Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/6745

21. 03. 90

Sachgebiet 96

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

Die Flugsicherung kann den Anforderungen des Luftverkehrs nicht mehr entsprechen: Sie gewährleistet zwar weiterhin die Sicherheit des Luftverkehrs, für die flüssige Abwicklung des Luftverkehrs ist jedoch eine Flexibilität erforderlich, die auf der Grundlage des geltenden Dienst- und Haushaltsrechts nicht mehr darzustellen ist.

Das Bundesverwaltungsgericht verlangt für die Zuweisung von Start- und Landezeiten im Rahmen der Flugplankoordinierung eine Regelung durch den Gesetzgeber.

Auch die Rechtsgrundlagen der privaten Verbänden übertragenen Verwaltung der Zulassung und des Betriebs von Luftsportgeräten sind auf Grund neuer Rechtsprechung zu verbessern.

Daneben haben sich Klarstellungen zu Ausnahmebefugnissen der Bundeswehr, zur Mitwirkung des Bundesrates bei Durchführungsverordnungen und hinsichtlich des Datenschutzes ergeben.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf ermöglicht es, die Flugsicherung künftig von einem in der Rechtsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführten Flugsicherungsunternehmen wahrnehmen zu lassen. Mit dieser Organisationsform werden die für die leistungsgerechte Bezahlung des Personals und die für eine zeitgerechte Anpassung der Flugsicherungseinrichtungen an die Anforderungen des Luftverkehrs und an den jeweiligen Stand der Technik erforderlichen Gestaltungsmöglichkeiten geschaffen.

Die Regelung der Flugplankoordinierung legt deren Anwendung und Ausgestaltung fest. Sie gibt die Möglichkeit, die Flugplankoordinierung, wie bisher der Fall, durch den privaten Flugplankoordinator durchführen zu lassen.

Auch die Rechtsgrundlagen für die Zulassung und den Betrieb von Luftsportgeräten werden neu geregelt. Sie geben die Befugnis, die in diesem Bereich bereits tätigen Verbände mit den zur Verwaltung dieses Teils der Luftfahrt erforderlichen Hoheitsrechten auszustatten.

Weitere Regelungen dienen der Klarstellung.

C. Alternativen

Die Untersuchung der neben der Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Betracht kommenden staatlichen und privaten Organisationsformen hat ergeben, daß nur mit der Organisationsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung die Flugsicherung den Anforderungen des Luftverkehrs entsprechend ausreichend flexibel gestaltet werden kann.

Die Flugplankoordinierung ist für hochbelastete Flughäfen die einzige Möglichkeit, die Nachfrage nach Flugbewegungsmöglichkeiten mit den Gegebenheiten in Übereinstimmung zu bringen. Die Durchführung durch eine private Stelle hat sich auch im Hinblick auf die international üblichen Verfahren so bewährt, daß von ihr nicht abgewichen werden soll.

Bei den Luftsportgeräten erspart die Verwaltung dieses Bereichs durch Verbände die sonst erforderliche Ausweitung der Behörden der Luftverkehrsverwaltung.

D. Kosten

Aufwendungen für Flugsicherung, Flugplankoordinierung und Verwaltung der Luftsportgeräte sind von den Nutzern als Verwaltungskosten zu tragen. Die öffentlichen Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden werden daher nicht belastet.

Der angestrebte möglichst geschlossene Übertritt des BFS-Personals zum Flugsicherungsunternehmen setzt nicht nur ein ausreichend attraktives Bezahlungsangebot voraus. Es muß auch eine annehmbare Regelung für die bis zum Übertritt erworbenen Versorgungsansprüche gefunden werden; hierfür gilt:

1. Ein Teil dieser Ansprüche wird durch Nachversicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung abgedeckt, wozu der Bund rechtlich verpflichtet ist.

   Gesamtkosten: 380 Mio. DM

2. Diesen Kosten steht ein Betrag von 235 Mio. DM (aufgezinst: 416 Mio. DM) gegenüber, der sich aus dem Flugsicherungsgebührenaufkommen seit 1971 für den Vorsorgeanteil der jeweiligen Kostengrundlagen und den zwischenzeitlichen Pensionszahlungen ergibt.

3. Der verbleibende Teil der bisher erworbenen Versorgungsansprüche beläuft sich nach versicherungsmathematischen Berechnungen auf einen Gesamtwert von 741 Mio. DM.

Ein Rechtsanspruch der Betroffenen gegenüber dem Bund zur Schließung dieser Lücke besteht nicht. Ohne eine positive Regelung ist das Ziel des Personalübertritts jedoch nicht erreichbar. Diese Aufgabe kann nicht als Vorbelastung auf das Flugsicherungsunternehmen überwälzt werden, da sich dieses ausschließlich aus Flugsicherungsgebühren finanzieren soll und nur eigene Leistungen, d. h. auch nur eigene Vorsorgeleistungen für die Gebührenberechnung geltend machen kann.

Außerdem waren die bisherigen Vorsorgeverpflichtungen des Bundes bereits schon einmal Teil der Berechnungsgrundlage und sind deshalb von den Luftraumnutzern in der Höhe der jeweiligen Deckungssätze getragen worden.

Lösungsalternativen:

a) Der Bund richtet einen Personalfonds von 741 Mio. DM ein.

b) Erst beim späteren Eintritt des individuellen Versorgungsfalles zahlt der Bund entsprechende Pensionen.

c) Bei entsprechend hoher Bezahlung durch das Flugsicherungsunternehmen wird es jedem einzelnen überlassen, die Lücke durch eine Versicherung selbst zu schließen.

Für Restaufgaben aus dem Bereich der aufzulösenden Bundesanstalt für Flugsicherung sind im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr (Einzelplan 12) die erforderlichen Planstellen und Stellen einzurichten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (323) — 950 01 — Lu 78/90

Bonn, den 20. März 1990

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 610. Sitzung am 16. März 1990 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird unverzüglich nachgereicht.

Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert gemäß Artikel 27 der Dritten Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird im Ersten Abschnitt nach dem 4. Unterabschnitt wie folgt gefaßt:

„5. Unterabschnitt Flugplankoordinierung und Flugsicherung	27a—27d
6. Unterabschnitt Enteignung	28
7. Unterabschnitt Gemeinsame Vorschriften	29—32b"

2. § 1 wird wie folgt gefaßt:

„§ 1

(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

(2) Luftfahrzeuge sind

1. Flugzeuge
2. Drehflügler
3. Luftschiffe
4. Segelflugzeuge
5. Motorsegler
6. Frei- und Fesselballone
7. Drachen
8. Rettungsfallschirme
9. Flugmodelle
10. Luftsportgeräte
11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte.

Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper gelten als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden."

3. Dem § 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Auf das Personal für die Flugsicherung

a) in den Flugsicherungsbetriebsdiensten,

b) bei Betrieb, Instandhaltung und Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen

sind Absatz 1 Nr. 1 bis 3 und Absatz 3 entsprechend anzuwenden. Voraussetzung ist ferner der Nachweis der Befähigung und Eignung gemäß einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 4 Nr. 4."

4. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Luftfahrer" die Wörter „oder Personal für die Flugsicherung mit dem Ziel des Erwerbs der Erlaubnis" eingefügt,

b) in Absatz 3 werden nach dem Wort „Ausbildung" die Wörter „der Luftfahrer" eingefügt.

5. In § 9 Abs. 1 Satz 3 werden die Wörter „§ 9 Abs. 4 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung" ersetzt durch die Angabe „§ 27d Abs. 1 Satz 2 und Absatz 4".

6. In § 12 Abs. 2 Satz 3, § 16a Abs. 1 und § 18a werden die Wörter „Bundesanstalt für Flugsicherung" ersetzt durch die Wörter „für die Flugsicherung zuständige Stelle" bzw. „für die Flugsicherung zuständigen Stelle".

7. In § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 werden nach den Wörtern „zu gestatten" die Wörter „und an der Feststellung ihrer Zuverlässigkeit durch die Luftfahrtbehörden mitzuwirken" eingefügt.

8. Nach dem 4. Unterabschnitt wird folgender neuer 5. Unterabschnitt eingefügt:

„5. Unterabschnitt
Flugplankoordinierung und Flugsicherung

§ 27a

(1) Flugplankoordinierung dient der vorausplanenden Verteilung nachgefragter Start- und Landezeiten auf die vorhandene Flugplatz- und Flugsicherungskapazität.

(2) Flugplankoordinierung ist zulässig für Flugplätze nach § 27d Abs. 1 und für Flugplätze, bei denen die Nachfrage nach Start- und Landezeiten die Flugplatz- und Flugsicherungskapazität voraussichtlich zumindest zeitweise übersteigt.

(3) Start- und Landezeiten werden auf Antrag durch Erlaubnis einzelfallweise oder für die Dauer einer Flugplanperiode zugewiesen. Die Erlaubnis ist nur zu versagen, wenn die planbare Kapazität nicht ausreicht oder andere Flüge Vorrang haben. Aus der Zuweisung entsteht kein Rechtsanspruch gegen die Flugsicherung auf Einhaltung der zugewiesenen Start- und Landezeit.

(4) Für Flugplätze mit Flugplankoordinierung bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes und nach Anhörung des betreffenden Flugplatzunternehmers und der für die Flugsiche-

rung zuständigen Stelle die Anzahl der in einer Zeiteinheit im voraus planbaren Starts und Landungen (Koordinierungseckwert). Der Koordinierungseckwert kann auf verschiedene Luftverkehrsarten aufgeteilt werden.

§ 27b

(1) Vorrang haben:

1. Flüge zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen vor anderen Flügen,
2. bereits früher koordinierte Flüge vor erstmals geplanten Flügen,
3. häufige vergleichbare Flüge vor weniger häufigen Flügen während einer gesamten Flugplanperiode,
4. Flüge nach Instrumentenflugregeln vor Flügen nach Sichtflugregeln.

(2) Von der Vorrangregelung kann abgewichen werden aus Gründen der öffentlichen Interessen, insbesondere der hoheitlichen Interessen, der öffentlichen Verkehrsinteressen, der Verpflichtungen aus völkerrechtlichen Verträgen, der Erfordernisse des regionalen Luftverkehrs und des Geschäftsflugverkehrs.

§ 27c

(1) Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

(2) Sie umfaßt insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Flugsicherungsbetriebsdienste, zu denen gehören
   a) die Flugverkehrskontrolle zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen,
   b) die Verkehrsflußregelung und die Steuerung der Luftraumnutzung,
   c) die Flugberatung, ausgenommen Flugwetterberatung,
   d) die Mitwirkung beim Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,
   e) die Übermittlung von Flugsicherungsinformationen;
2. die flugsicherungstechnischen Dienste, zu denen gehören
   a) die Beschaffung, der Einbau und die Abnahme der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,
   b) der Betrieb, die Instandhaltung und die Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,
   c) die Entwicklung und Pflege der Anwendungsprogramme in der elektronischen Datenverarbeitung für die Flugsicherung;
3. die Planung und die Erprobung von Verfahren und Einrichtungen für die Flugsicherung;
4. die Sammlung und die Bekanntgabe von Nachrichten für die Luftfahrt sowie die Herstellung und die Herausgabe der Karten für die Luftfahrt.

§ 27d

(1) Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen sind für die Flughäfen Bremen, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart vorzuhalten. Für weitere Flugplätze gilt dies, wenn der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen des Bundes anerkannt hat.

(2) Die Flugplatzunternehmer sind auf Verlangen des Bundesministers für Verkehr im erforderlichen Umfang verpflichtet,

1. die baulichen und räumlichen Voraussetzungen für Zwecke der Flugsicherung zu schaffen und zu erhalten, die hierfür benötigten Grundstücke zur Verfügung zu stellen und die Verlegung und Instandhaltung von Kabelverbindungen auf ihren Grundstücken zu dulden,
2. dem Flugsicherungspersonal die Mitbenutzung der an den Flugplätzen bestehenden Infrastruktur zu ermöglichen,
3. die von ihnen überlassenen Bauten und Räume mit Energie und Wasser zu versorgen, sie zu heizen und zu klimatisieren, sonstige Versorgungsleistungen zu erbringen und die notwendige Entsorgung sicherzustellen.

Außerhalb der Flugplätze gilt dies nur, soweit die Anlagen und Einrichtungen der Flugsicherung dem Start- und Landevorgang dienen.

(3) Die sich aus der Erfüllung der Pflichten nach Absatz 2 ergebenden Selbstkosten werden den Flugplatzunternehmern von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle erstattet.

(4) Wird für einen Flugplatz ein Bedarf nach Absatz 1 Satz 2 vom Bundesminister für Verkehr nicht anerkannt, können auf diesem Flugplatz auf Antrag und zu Lasten des Flugplatzunternehmers, oder wenn auf andere Weise die volle Dekkung der Kosten ohne Inanspruchnahme des Bundes sichergestellt ist, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorgehalten werden. Dies gilt jedoch nur, wenn die örtlichen Voraussetzungen erfüllt und andere Belange der Flugsicherung nicht beeinträchtigt werden. Absatz 2 ist anzuwenden."

9. Der bisherige 5. Unterabschnitt wird 6. Unterabschnitt, der bisherige 6. Unterabschnitt wird 7. Unterabschnitt.

10. In § 29 Abs. 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „der Luftfahrtbehörden" die Wörter „und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle" eingefügt.

11. § 29a Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

    „§ 27d bleibt unberührt."

12. In § 29b Abs. 2 werden nach den Wörtern „Die Luftfahrtbehörden" die Wörter „und die für die Flugsicherung zuständige Stelle" eingefügt.

13. In § 29c Abs. 1 Satz 3 werden die Wörter „im Geltungsbereich der Tarifverträge des öffentlichen Dienstes" gestrichen.

14. Nach § 29c wird folgender neuer § 29d eingefügt:

    „§ 29d

    (1) Die Luftfahrtbehörden entscheiden, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang zu den sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen gemäß § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 zu erteilen ist.

    (2) Die Luftfahrtbehörden führen die Überprüfung der Zuverlässigkeit dieser Personen sowie der Personen, die nach § 29c Abs. 1 Satz 3 als Hilfsorgane eingesetzt werden sollen, durch. Zu diesem Zweck dürfen ihnen insbesondere bei den Sicherheits- und Strafverfolgungsbehörden vorhandene, für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsame Informationen auf Ersuchen übermittelt werden. Der nach § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 verpflichtete Flugplatzunternehmer teilt der Luftfahrtbehörde die bei ihm vorhandenen Informationen über die Betroffenen mit. Die Luftfahrtbehörde gibt dem Betroffenen die Gelegenheit, sich zu den eingeholten Auskünften zu äußern, wenn diese Zweifel an der Zuverlässigkeit begründen.

    (3) Die Luftfahrtbehörden dürfen die für den Zweck der Überprüfung erhobenen Informationen nicht für andere Zwecke verwenden. Sie dürfen dem nach § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 verpflichteten Flugplatzunternehmern nur das Ergebnis der Überprüfung übermitteln, es sei denn, die Kenntnis weiterer Informationen ist für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens im Zusammenhang mit der Überprüfung erforderlich."

15. Der bisherige § 29d wird § 29e.

16. § 30 wird wie folgt geändert:

    a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

       aa) Nach Satz 1 wird eingefügt:

           „Sie umfassen auch die militärische Flugsicherung sowie die Aufgaben der Luftaufsicht über militärische Luftfahrzeugführer aus dem Dienstbereich nach Satz 1 in militärischen Luftfahrzeugen auf militärischen Flugplätzen und im Fluge, ausgenommen im Flugplatzverkehr an zivilen Flugplätzen. Der Bundesminister der Verteidigung ist zuständig für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten dieser Luftfahrzeugführer in militärischen Luftfahrzeugen; § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend."

       bb) Satz 5 (neu) wird wie folgt gefaßt:

           „Bei militärischen Flugplätzen treten an die Stelle der in den §§ 12, 13, 15 bis 19 und 31b genannten Luftfahrtbehörden und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle die Behörden der Bundeswehrverwaltung."

    b) Absatz 3 Satz 2, 1. Halbsatz, wird wie folgt gefaßt:

       „Der Bundesminister der Verteidigung kann von der Stellungnahme dieser Länder hinsichtlich der Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr abweichen;".

17. § 31 wird wie folgt geändert:

    a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „über die Bundesanstalt für Flugsicherung und das Gesetz" gestrichen, das Wort „bleiben" durch „bleibt" ersetzt.

    b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

       aa) In Nummer 1 werden die Wörter „und Fallschirmabspringer" gestrichen.

       bb) In Nummer 4 werden nach der Klammer „(§ 6)" die Wörter „sowie die Genehmigung der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnungen" eingefügt.

       cc) Nach Nummer 15 wird folgende Nummer 15a eingefügt:

           „15a. die Mitwirkung bei der Bestimmung der Koordinationseckwerte (§ 27a Abs. 4);".

       dd) Nummer 18 wird wie folgt gefaßt:

           „18. die Ausübung der Luftaufsicht (§ 29 Abs. 1), soweit diese nicht der Bundesminister für Verkehr aufgrund gesetzlicher Regelung selbst oder die für die Fugplankoordinierung, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen im Rahmen ihrer Aufgaben ausüben."

    c) In Absatz 3 werden die Wörter „der Bundesanstalt für Flugsicherung" ersetzt durch die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle". Nach der Zahl „12" wird eingefügt „, ausgenommen die Genehmigungen der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnungen,".

18. Nach § 31 werden folgende §§ 31a bis 31d eingefügt:

    „§ 31a

    Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates natürliche oder juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung der in § 27a genannten Aufgaben der Flugplankoordinierung zu beauftragen (Flugplankoordinator).

§ 31 b

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden, mit der Wahrnehmung von in § 27 c genannten Aufgaben der Flugsicherung zu beauftragen (Flugsicherungsunternehmen), soweit sie nicht von der Bundeswehr und den stationierten Truppen wahrgenommen werden. Absatz 2 Satz 2 bleibt unberührt.

(2) Wenn der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf im Sinne des § 27 d Abs. 1 Satz 2 anerkennt, ist das Flugsicherungsunternehmen verpflichtet, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang auf dem entsprechenden Flugpatz vorzuhalten. Das gleiche gilt im Falle des § 27 d Abs. 4, soweit nicht der Bundesminister für Verkehr geeignete natürliche Personen mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 Nr. 1 und 2 beauftragt; diese Beauftragten unterstehen der Fachaufsicht des Flugsicherungsunternehmens.

(3) Werden zur Erfüllung des Auftrags Grundstücke des Bundes oder dem Bunde zustehende Rechte an Grundstücken auf das Flugsicherungsunternehmen übertragen, so erwirbt das Flugsicherungsunternehmen mit der Unterzeichnung der entsprechenden Verträge oder zu einem in dem jeweiligen Vertrag bestimmten späteren Zeitpunkt das Eigentum an den übertragenen Grundstücken oder die sonstigen Rechte an Grundstücken. Dies gilt auch für Rechte, die durch Gesetz für unübertragbar erklärt worden sind. Die §§ 313, 873 und 925 des Bürgerlichen Gesetzbuches sind nicht anzuwenden. Zum Nachweis des Übergangs des Eigentums oder des sonstigen Rechts gegenüber dem Grundbuchamt genügt eine entsprechende Erklärung des Bundesministers für Verkehr; die Erklärung muß den Erfordernissen der §§ 28, 29 Abs. 3 der Grundbuchordnung entsprechen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, in Anlehnung an die Grundsätze des Absatzes 3 in einer Rechtsverordnung über die Beendigung des Auftrags auch Regelungen über den Übergang des Eigentums an Grundstücken oder den Übergang von sonstigen Rechten an Grundstücken vom Flugsicherungsunternehmen auf den Bund zu treffen. In der Rechtsverordnung ist sicherzustellen, daß Gläubiger durch diese Art der Übertragung nicht benachteiligt werden.

(5) Für Gebühren und Auslagen nach § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 ist das Flugsicherungsunternehmen Kostengläubiger, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist. Bei der Einziehung der Gebühr im Sinne des Artikels 3 des Gesetzes vom 2. Februar 1984 zu dem Protokoll vom 12. Februar 1981 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL" vom 13. Dezember 1960 und zu der Mehrseitigen Vereinbarung vom 12. Februar 1981 über Flugsicherungs-Streckengebühren (BGBl. 1984 II S. 69) tritt das Flugsicherungsunternehmen an die Stelle der Bundesrepublik Deutschland, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist.

(6) Einnahmeausfälle aus Kostenbefreiungen bei Inanspruchnahme von Streckennavigationsdiensten und Streckennavigationseinrichtungen der Flugsicherung bei der Benutzung des Luftraums der Informationsgebiete der Bundesrepublik Deutschland, soweit sie durch Beschlüsse der Erweiterten Kommission der Organisation EUROCONTROL festgelegt sind, werden dem Flugsicherungsunternehmen durch den Bund erstattet. Entsprechendes gilt für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug auf den in § 27 d Abs. 1 genannten Flughäfen durch

a) militärische Luftfahrzeuge der NATO-Mitgliedstaaten;

b) militärische Luftfahrzeuge anderer als NATO-Mitgliedstaaten, die von Kosten befreit sind;

c) Luftfahrzeuge bei Ausbildungs- und Prüfungsflügen zum Erwerb und zur Erneuerung einer nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal zu erteilenden oder erteilten Erlaubnis oder Berechtigung für Luftfahrer, wenn bei diesen Flügen weder Fluggäste noch Fracht befördert werden.

Die Vorschrift des § 8 Abs. 4 des Verwaltungskostengesetzes ist auch für Amtshandlungen des Flugsicherungsunternehmens anzuwenden.

§ 31 c

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung folgender Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch Luftsportgeräte zu beauftragen:

1. Muster- und Verkehrszulassung (§ 2),

2. Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrtpersonal (§ 4),

3. Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung (§ 5),

4. Rücknahme und Widerruf der in Nummer 1 bis 3 genannten Verwaltungsakte,

5. Aufsicht über den Betrieb von Luftsportgeräten auf Flugplätzen und Geländen, wenn beide ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen (§ 29 Abs. 1),

6. Erhebung von Kosten nach der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung.

§ 31 d

(1) Die Beauftragung nach den §§ 31 a bis 31 c ist nur zulässig, wenn der zu Beauftragende einwilligt und hinreichende Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgabe bietet. Sind

diese Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, wird die Beauftragung ohne Entschädigung zurückgezogen.

(2) Die Beauftragten nach den §§ 31 a und 31 c arbeiten nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr und unterstehen seiner Rechts- und Fachaufsicht. Die Beauftragte nach § 31 b untersteht der Rechtsaufsicht des Bundesministers für Verkehr und seiner Fachaufsicht bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 Nr. 1. Der Bundesminister für Verkehr kann im Falle des § 31 c die Rechts- und Fachaufsicht auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen. Die Aufsichtsbehörde kann Berichte und die Vorlage von Aufzeichnungen aller Art verlangen. Vertreter der Aufsichtsbehörde sind berechtigt, die Anlagen und Betriebsräume des Beauftragten während der Dienstzeit zu betreten.

(3) Die Beauftragten wenden das Verwaltungskostengesetz, das Verwaltungszustellungsgesetz und das Verwaltungsvollstreckungsgesetz an, soweit nicht in diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist.

(4) Gegen die Entscheidungen des Beauftragten im Rahmen seines Auftrags ist der Widerspruch statthaft. Hilft der Beauftragte nicht ab, so entscheidet die Aufsichtsbehörde. In den Fällen der §§ 31 b und 31 c ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Beauftragten, zu richten, im Falle des § 31 a gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr; ist im Falle des § 31 b Abs. 2 Satz 2 eine natürliche Person beauftragt, so ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu richten, vertreten durch das Flugsicherungsunternehmen."

19. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Nummer 2 gestrichen.

bb) In Satz 1 Nr. 4 werden am Anfang nach dem Wort „Personen" die Wörter „(ausgenommen Personal für die Flugsicherung)" eingefügt.

cc) In Satz 1 Nr. 13 Satz 1 werden die Wörter „dem Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung," gestrichen. Nach dem letzten Satz der Nummer 13 wird angefügt:

„In der Rechtsverordnung können die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend von den Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes geregelt werden. Soweit die Rechtsverordnung Kosten für Aufgaben der Luftfahrtbehörden nach § 29 c regelt, kann sie eine Auskunftspflicht der Kostenschuldner über die Zahl der betroffenen Fluggäste enthalten,".

dd) In Satz 1 wird die Nummer 14 gestrichen.

ee) In Satz 1 Nr. 16 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt; folgende Nummern werden angefügt:

„17. die zur Durchführung der Flugplankoordinierung nach den §§ 27 a und b notwendigen Einzelheiten, insbesondere an welchen Flugplätzen Start- und Landezeiten zu koordinieren sind, welche Luftverkehrsarten der Koordinierungspflicht unterliegen, die Verfahren zur Durchführung der Flugplankoordinierung und zur Erhebung der Kosten für ihre Inanspruchnahme sowie die Ausgestaltung der Vorrangregelung,

18. die Genehmigung der Regelungen der Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen und für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen auf Flugplätzen."

ff) In Satz 4 werden die Wörter „nach den Nummern 13 und 14" ersetzt durch die Wörter „nach der Nummer 13".

gg) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Rechtsverordnungen nach Nummer 17 werden erlassen im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Verteidigung, soweit mit ihnen Flüge militärischer Luftfahrzeuge, mit dem Bundesminister des Innern, soweit mit ihnen Flüge des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei der Flugplankoordinierung unterworfen werden sollen."

b) Absatz 2 a wird wie folgt gefaßt:

„(2 a) Der Bundesminister für Verkehr erläßt im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über

1. die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen nach den §§ 19 b und 20 a. In den Rechtsverordnungen können insbesondere Einzelheiten über den Inhalt der Luftsicherheitspläne festgelegt werden. Es kann ferner bestimmt werden, daß der Bundesminister für Verkehr von den vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen kann, soweit Sicherheitsbelange dies gestatten;

2. Einzelheiten der Überprüfung nach § 29 d."

c) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

1. „(3) Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie der Durchführung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dienen. Das gleiche gilt für Rechtsverordnungen, die die zur

Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendigen Einzelheiten über die Durchführung der Verhaltensvorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 und über die Durchführung der Ausbildungs- und Prüfvorschriften für Luftfahrtpersonal nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 und 5 regeln. Der Bundesminister für Verkehr kann die Ermächtigung zum Erlaß von Verordnungen nach Satz 2 und von Verordnungen, die die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendigen Einzelheiten über die Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften nach Absatz 4 Satz 1 Nr. 1 regeln, durch Rechtsverordnung auf das Luftfahrt-Bundesamt und die Bundesanstalt für Flugsicherung übertragen."

2. Mit Wirkung ab 1. Januar 1993 werden in Satz 3 die Wörter „und die Bundesanstalt für Flugsicherung" gestrichen.

d) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Der Bundesminister für Verkehr erläßt ohne Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über

1. die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Luftfahrzeuge und des sonstigen Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge;

2. Art, Umfang, Beschaffenheit und Betrieb der Anlagen, Einrichtungen und Geräte für die Flugsicherung und der Flugsicherungsausrüstung an Bord;

3. Art und Durchführung der Flugsicherung;

4. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des nach diesem Gesetz erlaubnispflichtigen Personals für die Flugsicherung und seiner Ausbilder, die Art, den Umfang und die fachlichen Voraussetzungen der Erlaubnisse sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Rücknahme und Widerruf oder Beschränkung;

5. die Ausbildung von Personal für die Flugsicherung und den Betrieb entsprechender Ausbildungsstätten;

6. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für die Inanspruchnahme

   a) von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung,

   b) der Flugplankoordinierung.

   Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der gesamte Aufwand für die Flugsicherung und für die Flugplankoordinierung gedeckt wird. Absatz 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 2, 3, 4 (2. Halbsatz) und 5 gilt entsprechend. In der Rechtsverordnung kann festgelegt werden, daß die Kosten von dem Flugsicherungsunternehmen oder von EUROCONTROL beziehungsweise von dem Flugplankoordinator erhoben werden können.

Rechtsverordnungen, die sich auf die Art und Beschaffenheit von funktechnischen Anlagen, Einrichtungen und Geräten für die Flugsicherung und für die Flugsicherungsausrüstung an Bord beziehen, sind im Benehmen mit dem Bundesminister für Post und Telekommunikation zu erlassen. Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft erlassen; die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt."

e) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wie folgt geändert:

   aa) In Satz 1 werden die Wörter „das Post- und Fernmeldewesen" ersetzt durch die Wörter „Post und Telekommunikation".

   bb) Satz 4 wird gestrichen.

f) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6.

20. § 63 wird wie folgt gefaßt:

„§ 63

Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, soweit dieses Gesetz nicht von Landesbehörden ausgeführt wird,

1. das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen und oder für die der Bundesminister für Verkehr zuständig ist,

2. der Bundesminister für Verkehr im Bereich der Aufgaben, die nach den §§ 31a bis 31c den dort genannten natürlichen oder juristischen Personen des privaten Rechts übertragen sind; § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend."

Artikel 2

1. § 3 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 18. September 1980 (BGBl. I S. 1729) geändert worden ist, wird aufgehoben.

2. Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe c (§ 32 Abs. 3 Satz 2 LuftVG) findet Anwendung auch auf die bis zum Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes bereits ohne Zustimmung des Bundesrates erlassenen Rechtsverordnungen der Bundesanstalt für Flugsicherung und des Luftfahrt-Bundesamtes.

Artikel 3

Aufgehoben wird

1. das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-3, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 18. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2218);
2. Artikel 11 (Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung) des Gesetzes zur Änderung des Beamtenversorgungsgesetzes und sonstiger dienst- und versorgungsrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2218).

Artikel 4

Das Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 201-5, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 20. Dezember 1984 (BGBl. I S. 1654), wird wie folgt geändert:

1. In § 6 Nr. 5 werden die Wörter „die Beamten der Bundesanstalt für Flugsicherung" gestrichen.
2. In § 9 Nr. 5 werden die Wörter „den Beamten der Bundesanstalt für Flugsicherung" gestrichen.

Artikel 5

§ 3 Abs. 3 des Gesetzes über vereinfachte Verkündungen und Bekanntgaben vom 18. Juli 1975 (BGBl. I S. 1919) wird wie folgt geändert:

In Satz 1 Nr. 3 und in Satz 2 werden die Wörter „der Bundesanstalt für Flugsicherung" ersetzt durch die Wörter „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle".

Artikel 6

Gesetz zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung

§ 1

(1) Beamte und Arbeitnehmer bei der Bundesanstalt für Flugsicherung, die nicht aus dem Beamtenverhältnis oder aus dem Arbeitsverhältnis ausscheiden, sind vom Zeitpunkt der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung ab Beamte und Arbeitnehmer bei dem Luftfahrt-Bundesamt und nehmen Aufgaben der Flugsicherung in dem Flugsicherungsunternehmen (§ 31b Abs. 1 LuftVG) wahr, soweit sie nicht anderweitig verwendet werden.

(2) Für die Beamten und Arbeitnehmer bei dem Luftfahrt-Bundesamt nach Absatz 1 gelten die bestehenden Zulagen- und Entschädigungsregelungen für Mitarbeiter der Bundesanstalt für Flugsicherung nach dem Bundesbesoldungsgesetz, nach der Verordnung zur vorläufigen Regelung von Erschwerniszulagen in besonderen Fällen, nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Gewährung einer Aufwandsentschädigung für Betriebspersonal der Bundesanstalt für Flugsicherung und die entsprechenden tarifrechtlichen Regelungen, wie sie bis zum Zeitpunkt der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung gegolten haben, auch über den 31. Dezember 1994 fort, wenn sie in bei der Bundesanstalt für Flugsicherung ausgeübten Funktionen weiter verwendet werden.

§ 2

(1) Für die Beamten des gehobenen Flugverkehrskontrolldienstes und für die Beamten des höheren Dienstes in Aufsichtsfunktionen des Flugsicherungsbetriebsdienstes bildet das vollendete 53. Lebensjahr die Altersgrenze.

(2) Wenn dringende dienstliche Rücksichten die Fortführung des Dienstes erfordern und die Tauglichkeit für den dienstlichen Einsatz fortbesteht, kann abweichend von § 41 Abs. 3 Satz 2 des Bundesbeamtengesetzes der Bundesminister für Verkehr im Einzelfall den Eintritt in den Ruhestand für jeweils 1 Jahr, jedoch nicht über die Vollendung des 56. Lebensjahres hinausschieben.

(3) Das Ruhegehalt wird für Beamte im Flugverkehrskontrolldienst auf Lebenszeit, die wegen Erreichens der Altersgrenze nach den Absätzen 1 und 2 in den Ruhestand treten, erhöht. Entsprechendes gilt für das Ruhegehalt, wenn das Beamtenverhältnis wegen Dienstunfähigkeit oder durch Tod innerhalb der Zeit endet, in der der Eintritt in den Ruhestand nach Absatz 2 sowie nach § 41 Abs. 2 Satz 2 des Bundesbeamtengesetzes hinausgeschoben ist; dies gilt nicht, wenn die Dienstunfähigkeit oder der Tod die Folge eines Dienstunfalles im Sinne des § 31 des Beamtenversorgungsgesetzes ist. Die Erhöhung beträgt bei Eintritt in den Ruhestand mit Vollendung des 53. Lebensjahres 13, 125 vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge. Die Erhöhung vermindert sich bei einem Beamten, der mehr als zwei Jahre nach Vollendung des 53. Lebensjahres in den Ruhestand versetzt wird, in dem Umfang, um den sich der Ruhegehaltsatz durch die Dienstzeit, die über diesen Zweijahreszeitraum hinausgeht, nach § 14 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes erhöht. In den Fällen des Satzes 2 findet § 13 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes keine Anwendung. Das Ruhegehalt darf fünfundsiebzig vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge nicht übersteigen.

(4) Für die Zeit vom 1. Januar 1989 bis 31. Dezember 1994 erhalten Beamten des gehobenen Flugverkehrskontrolldienstes den Ausgleich gemäß § 48 Abs. 1 Satz 1 des Beamtenversorgungsgesetzes abweichend von § 48 Abs. 1 Satz 4 des Gesetzes bereits mit Erreichen der Altersgrenze nach Absatz 1, wenn ihr Eintritt in den Ruhestand wegen dringender dienstlicher Rücksichten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Luftverkehrs hinausgeschoben worden ist.

(5) In den Fällen des § 85 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes findet Absatz 3 in der bis zum 31. Dezember 1991 geltenden Fassung Anwendung. § 12 Abs. 2 des Beamtenversorgungsgesetzes gilt auch für den in Absatz 1 genannten Personenkreis. Zu den in § 53a Abs. 1 Satz 1 des Beamtenversorgungsgesetzes genannten Regelungen gehören auch die des Absatzes 3 und seiner Vorgängervorschriften.

(6) Auf Beamte im Flugverkehrskontrolldienst auf Lebenszeit, die nach Absatz 1 oder Absatz 2 in den Ruhestand versetzt worden sind, findet § 53a Abs. 2 Satz 1 des Beamtenversorgungsgesetzes mit der Maßgabe Anwendung, daß die ruhegehaltfähigen Dienstbezüge aus der Endstufe der Besoldungsgruppe, aus der sich das Ruhegehalt berechnet, um zwanzig vom Hundert erhöht werden. § 53a Abs. 4 und 5 des Beamtenversorgungsgesetzes sind mit der Maßgabe anzuwenden, daß die nach Satz 1 maßgebenden ruhegehaltfähigen Dienstbezüge zu erhöhen sind.

(7) Liegt dem Ruhegehalt ein Beamtenverhältnis im Sinne des § 85 Abs. 3 des Beamtenversorgungsgesetzes zugrunde, ist der Anwendung des § 53a des Beamtenversorgungsgesetzes das Ruhegehalt zugrunde zu legen, das sich nach dem bis zum 31. Dezember 1991 geltenden Recht ergäbe, wenn dies günstiger ist.

§ 3

Personen, die das Flugsicherungsunternehmen von der Bundesanstalt für Flugsicherung übernommen hat und die als Bedienstete der Bundesanstalt für Flugsicherung Flugsicherungsaufgaben erfüllt haben, bedürfen keiner Erlaubnis im Sinne des § 4 Abs. 5 LuftVG. Dasselbe gilt für andere Personen, die bereits bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben aus dem Bereich der Flugsicherung betraut waren.

§ 4

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 7

Das Beamtenversorgungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Februar 1987 (BGBl. I S. 570, 1339), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 18. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2218), wird wie folgt geändert:

1. In § 12 Abs. 2 werden die Wörter „die in § 4a Abs. 1 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung genannten Beamten sowie für" gestrichen.
2. In § 53a Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „, § 66 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 6 sowie § 4a Abs. 3 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung" ersetzt durch die Wörter „sowie § 66 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 6".

Artikel 8

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

Artikel 9

(1) Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft, soweit in Absatz 2 nichts anderes bestimmt ist.

(2) Die nachstehenden Artikel treten am 1. Januar 1993 in Kraft.

Artikel 1:

In Nr. 2 § 1 Abs. 1, Nr. 3 (§ 4 Abs. 5), Nr. 4a) (§ 5 Abs. 1 Satz 1), Nr. 5 (§ 9 Abs. 1 Satz 3), Nr. 6 (§ 12 Abs. 2 Satz 3, § 16a) Abs. 1 Satz 1, § 18a) Abs. 1 Satz 1, 2 und 3, Abs. 2), in Nr. 8 § 27c und 27d, Nr. 11 (§ 29a Satz 3), Nr. 16a) bb) (§ 30 Abs. 2 Satz 5), Nr. 17a) (§ 31 Abs. 1 Satz 3), Nr. 17c) Satz 1 (§ 31 Abs. 3), Nr. 19a) bb) (§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4), Nr. 19a) cc), Satz 1 (§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 1), in Nr. 20 § 63 Nr. 2 bezüglich der Beauftragung nach § 31b.

Die Paragraphenangaben zu Artikel 1 beziehen sich auf das LuftVG.

Artikel 3 (Aufhebung des BFS-Gesetzes und des Artikels 11 BeamtVGÄndG),

Artikel 4 (§ 6 Nr. 5, § 9 Nr. 5 UZwG),

Artikel 5 (§ 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 und Satz 2 VerkVereinfG),

Artikel 6 (Gesetz zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung),

Artikel 7 (§ 12 Abs. 2, § 53a Abs. 1 Satz 1 BeamtVG).

Begründung

Allgemeiner Teil

1. Das 10. Änderungsgesetz zum Luftverkehrsgesetz enthält als Kern die Neuorganisation der Flugsicherung. Als davon abhängige Größe bedarf auch der Flugplankoordinator einer neuen Rechtsgrundlage.

   Daneben muß für die Beleihung privater Vereine mit Aufgaben der Luftsportgeräte-Verwaltung eine rechtsbeständige Grundlage geschaffen werden. Einige weniger dringliche, aber gleichwohl wichtige Änderungen werden bei dieser Gelegenheit vorgenommen in der Erwägung, daß sie das Gesamtvorhaben weder zeitlich noch qualitativ negativ beeinflussen.

2. a) Die durch das Gesetz vom 23. März 1953 (BGBl. I S. 70) errichtete Bundesanstalt für Flugsicherung kann den Anforderungen des Luftverkehrs nicht in der gewünschten Qualität gerecht werden. Ihr fehlt die erforderliche Flexibilität für die notwendige Ausstattung mit qualifiziertem und motiviertem Personal und für eine bedarfsgerechte Infrastruktur, um nicht nur die Sicherheit gewährleisten, sondern auch den Luftverkehr zügig und wirtschaftlich abwickeln zu können. Der Luftverkehr im deutschen und übrigen europäischen Luftraum nimmt seit 1986 in unerwartetem Maße stetig zu. Die Prognosen für das Jahr 2000 sagen eine Verdopplung des Luftverkehrs voraus. Zusätzlich sind Wachstumsimpulse vom einheitlichen europäischen Binnenmarkt zu erwarten, der auch die Luftfahrt einbeziehen wird. Das für die 90er Jahre zu erwartende Wachstum des europäischen Luftverkehrs erfordert daher grundlegend neue Wege für die bisher vom Bund vorgehaltenen Flugsicherungsdienste in der Bundesrepublik Deutschland.

   Die Flugsicherung ist wie die Flughäfen und die Luftverkehrsunternehmen Teil des Gesamtsystems Luftfahrt. Die Träger der privaten Luftverkehrsunternehmen und die privatrechtlich geführten Flughäfen können sich in diesem Aufgabenverbund im Grundsatz aus eigener Kraft auf die zu erwartende Nachfrage einstellen. Die Effizienz der Flugsicherung dagegen hat der Bund entsprechend den steigenden Anforderungen zu steigern, wenn die Flugsicherung nicht zum Hemmnis für die Wachstumsentwicklung in der europäischen Luftfahrt werden soll.

   Umfassende Untersuchungen der bestehenden Probleme und der möglichen Lösungswege haben gezeigt, die Probleme der zivilen Flugsicherung können wirksam und dauerhaft nur gelöst werden, wenn die zivile Flugsicherung in einer neuen Organisationsform durchgeführt wird. Dabei muß die Organisation so gestaltet werden, daß die Flugsicherung auf die bevorstehenden Herausforderungen des Luftverkehrs auf personellem Sektor ebenso wie im Bereich der Investitionen flexibel und schnell antworten kann.

   Alle diese Voraussetzungen erfüllt nur ein GmbH-Modell. Das vorliegende Änderungsgesetz sieht daher für die neue Organisationsform der zivilen Flugsicherung eine privatrechtliche Gesellschaft mit beschränkter Haftung vor. Dabei ist folgende Ausgestaltung vorgesehen:

   aa) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit der Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben zu beauftragen.

   bb) Die Anteile der Gesellschaft werden ausschließlich vom Bund gehalten. So werden die Vorteile der privatrechtlichen Organisationsform im Sinne einer effizienten Erfüllung der Aufgaben der zivilen Flugsicherung genutzt.

   cc) Die beauftragte GmbH untersteht der Rechtsaufsicht des Bundesministers für Verkehr sowie seiner Fachaufsicht bei der Wahrnehmung der Aufgaben der Flugsicherungsbetriebsdienste.

   dd) Darüber hinaus kann der Bund seine Aufsichtsrechte über die Organe nach dem Gesellschaftsrecht geltend machen.

   ee) Mit dem Auftrag, Flugsicherungsaufgaben wahrzunehmen, wird die GmbH mit Exekutivbefugnissen beliehen, d. h. die GmbH wird insoweit nach außen Behördencharakter im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes besitzen und Verwaltungsrecht anwenden.

   ff) Das Flugsicherungsunternehmen wird Angestellte beschäftigen. Das im praktischen Einsatz der Flugsicherungsbetriebsdienste und des technischen Dienstes verwendete Personal für die Flugsicherung bedarf künftig einer Erlaubnis.

   Die Kosten der neugestalteten Flugsicherungsorganisation des Flugsicherungspersonals sowie die Kosten für die technischen Einrichtungen und den Betrieb werden von den Luftraumnutzern getragen. Gedeckt werden sie über die Einnahmen aus den Flugsicherungs-Streckengebühren und den ab 1. Juli 1990 zu erhebenden An- und Abfluggebühren. Da die neue Organisation sich zu 100 % aus den Gebühreneinnahmen finanzieren muß, werden künftig Min-

dereinnahmen aus Gebührenbefreiungen sowie Kosten für Leistungen gegenüber der militärischen Flugsicherung von den Verursachern getragen bzw. vom Bund der GmbH erstattet werden. Aus dem gleichen Grunde ist in der Gesetzesvorlage vorgesehen, daß das Zustimmungserfordernis des Bundesrates bei entsprechender Anpassung der An- und Abfluggebühren entfällt, damit die volle wirtschaftliche Bewegungsfreiheit der GmbH im Interesse einer reibungslosen Abwicklung des wachsenden Flugverkehrs jederzeit sichergestellt werden kann.

b) Bei dem Umfang des gegenwärtigen und zukünftigen nationalen und internationalen Luftverkehrs ist ein geordneter Flugbetrieb nur nach einer umfassenden Abstimmung der Start- und Landezeiten auf den deutschen und ausländischen Flughäfen möglich. Die Abstimmung der Start- und Landezeiten — Flugplankoordinierung — soll für eine Verstetigung und Homogenisierung der Luftverkehrsströme und eine möglichst wirtschaftliche Ausnutzung knapper Kapazitäten sorgen und verhindern, daß die von den Luftverkehrsgesellschaften nach ausschließlich kommerziellen Erwägungen geplanten Start- und Landezeiten zu unverträglichen Massierungen von Flugbewegungen im Luftraum und an den Verkehrsflughäfen führen.

Die Nachfrage nach Start- und Landezeiten muß daher in Einklang gebracht werden mit der Leistungsfähigkeit der Kapazität der Flughäfen und der Flugsicherung. Bis zum Jahre 1971 stimmten die in- und ausländischen Linienfluggesellschaften ihre Start- und Landezeiten in der Bundesrepublik Deutschland auf den Flugplankonferenzen der „Internationalen Vereinigung der Luftverkehrsgesellschaften" (IATA) untereinander und nach einheitlichen Regeln und vorrangig nach kommerziellen Interessen ohne Berücksichtigung der Kapazitäten der Flughäfen ab.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen Ende der 60er Jahre und die Ausweitung des Charterluftverkehrs führte in der Bundesrepublik Deutschland zu erheblichen Engpässen im Luftfahrtsystem und zu akuten Störungen im Luftverkehr. Das bisherige Verfahren, die Start- und Landezeiten abzustimmen, erwies sich als unzureichend.

Entsprechend den Empfehlungen einer Kommission unabhängiger Sachverständiger ordnete der Bundesminister für Verkehr daraufhin die zentrale Koordinierung der Start- und Landezeiten im gewerblichen Luftverkehr auf den deutschen Verkehrsflughäfen an. Zur Durchführung dieser Maßnahme wurde 1971 durch Verwaltungsanordnung die Dienststelle „Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland" eingerichtet.

Dem Flugplankoordinator wurde die Aufgabe zugewiesen, die Start- und Landezeiten der Fluggesellschaften anhand vorgegebener Kapazitäten (Koordinierungseckwert) und auf der Grundlage der in der IATA entwickelten und international praktizierten Vorrangregeln (Prioritätenregeln) einzuplanen, auf den deutschen Verkehrsflughäfen abzustimmen, verbindlich festzulegen und deren Einhaltung zu überwachen.

Durch die Einführung der Flugplankoordinierung und die dabei angewandten flexiblen Verfahren gelang es, der Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften nach kommerziell nutzbaren Start- und Landezeiten bisher im wesentlichen zu entsprechen.

Der wachsende Luftverkehr führt nunmehr zu Engpässen in der Infrastruktur. In München und Frankfurt sind die Flughafenkapazitäten praktisch ausgeschöpft, auf weiteren deutschen Verkehrsflughäfen zeichnet sich kurzfristig eine ähnliche Situation ab.

Diese Entwicklung wird durch die zu erwartende Verdoppelung des weltweiten Luftverkehrsaufkommens bis zum Jahre 2000 auf der Basis von 1986 und als Folge des gemeinsamen europäischen Binnenmarktes ab 1993 und der weiteren Liberalisierung des Luftverkehrs in der EG beschleunigt. Es werden neue Luftverkehrsgesellschaften auf den Markt drängen und, gestützt auf eine europäische Wettbewerbsordnung, Forderungen nach Start- und Landezeiten auch auf den bereits ausgelasteten Verkehrsflughäfen stellen. Dem steht gegenüber, daß einem Ausbau der Luftfahrtinfrastruktur — auch natürliche — Grenzen gesetzt sind.

Start- und Landezeiten werden deshalb zunehmend knapp. Flugplankoodinierung wird vorrangig zur Mangelverwaltung und gewinnt dadurch eine verstärkte verkehrs- und wettbewerbspolitische Bedeutung.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 26. Juli 1989 — BVerwG 4 C 35.88 — in der Verwaltungsstreitsache „Änderung der luftrechtlichen Genehmigung des Flughafens München-Riem" in Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts eine luftverkehrspolitische Gesamtnetzkonzeption über die Frage, wie der sich anbahnende Verteilungskampf der Flughafenbenutzer zu bewältigen sei, für notwendig erachtet. Angesichts der hohen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs und der inzwischen eingetretenen Engpässe bedürfe es einer allgemeinpolitischen Leitentscheidung des parlamentarischen Gesetzgebers.

Angesichts der Bewertung durch die Rechtsprechung ist es erforderlich, die bisher auf der Grundlage von Allgemeinverfügungen angeordnete Flugplankoordinierung auf eine eigene Rechtsgrundlage zu stellen, um die Eigenständigkeit und Neutralität der Flugplankoordinierung gegenüber den Interessen aller Beteiligten am Luftverkehr zu gewährleisten.

Aufwendungen für Flugsicherung, Flugplankoordinierung sind von den Nutzern als Verwaltungskosten zu tragen. Die öffentlichen Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden werden daher insoweit nicht belastet.

Im übrigen wird auf die Darstellung der Kosten in der Übersicht (Vorblatt) des Gesetzentwurfs Bezug genommen (als Anlage auszugsweise beigefügt).

Wie sich die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung auf die Gebührenhöhe auswirken wird, hängt zum einen ab von der Entwicklung der Personalkosten in der Flugsicherung, zum anderen von der Entwicklung der Anzahl der Flüge, auf welche die Kosten als Gebühren verteilt werden. Im Grundsatz gilt: Höhere Kosten werden über die Gebührenkostengrundlage bei gleicher Anzahl gebührenpflichtiger Flüge zu höheren Gebühren führen. Ob solche Erhöhungen von den Luftraumnutzern aufgefangen oder über eine Preiserhöhung der Flugscheine weitergegeben werden, darüber können derzeit keine gesicherten Angaben gemacht werden. Es ist nicht zu erwarten, daß Erhöhungen der Flugsicherungsgebühren Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau haben.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1

1. *Zu Nummer 1* (Inhaltsübersicht)

   Die Änderung ist eine Folge der Ergänzungen des Gesetzestextes.

2. *Zu Nummer 2* (§ 1)

   a) § 1 Abs. 1
   Die Änderung ist eine Folge der Aufhebung des BFS-Gesetzes (Artikel 3).

   b) § 1 Abs. 2
   Die Definition der Luftfahrzeuge erfährt eine dem § 1 Abs. 1 und § 6 LuftVZO entsprechende Übersichtlichkeit. Herausgenommen wurden Personenfallschirme. Sie fallen unter den neuen Begriff Luftsportgeräte. Dieser umfaßt ferner Hängegleiter, Gleitflugzeuge, Gleitsegel, Ultraleichtflugzeuge und ähnliche, dem Luftsport dienende Geräte von relativer Unkompliziertheit und relativ geringer Gefahrenträchtigkeit gegenüber der Allgemeinheit, deren Entwicklung heute noch nicht absehbar ist.

   Weder die Bundesrepublik Deutschland noch die Vereinten Nationen haben sich bisher zu einer rechtsverbindlichen Abgrenzung des Luftraums vom Weltraum bekennen können. Durch die uneingeschränkte Definition der Raumfahrzeuge und Raketen im bisherigen § 1 Abs. 2 als Luftfahrzeuge gelten die Regeln des Luftrechts auch im Weltraum. Das war und ist nicht gewollt und bedarf dringend der Korrektur. Während ihres Fluges im Luftraum müssen Raketen sich in den Luftverkehr einfügen. Jenseits der — noch immer ungeklärten — Grenze gilt Weltraumrecht mit allen seinen Besonderheiten.

3. *Zu Nummer 3* (§ 4 Abs. 5)

   Mit der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung entfällt die Eigenzuständigkeit der BFS für die Ausbildung und die Ausstellung der Befähigungszeugnisse für das Betriebspersonal usw. (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 5 BFS-Gesetz). Um einen gleichermaßen einheitlichen und hohen fachlichen Standard des in der täglichen betrieblichen Praxis eingesetzten Flugsicherungspersonals sicherzustellen, ist es erforderlich, den Einsatz dieses Personals von einer Erlaubnis abhängig zu machen. Die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des erlaubnispflichtigen Personals sollen in einer Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr (ohne Zustimmung des Bundesrates) fixiert werden (§ 32 Abs. 4 Nr. 4 LuftVG). Mit dieser Regelung werden keine neuen Anforderungen aufgestellt, sondern nur das bisher von der BFS verwaltungsintern praktizierte Verfahren gesetzestechnisch umgesetzt.

4. *Zu Nummer 4* (§ 5)

   a) Das zu Nummer 3 (§ 4) Gesagte gilt auch für die Ausbildungserlaubnis, zumal nicht von vornherein nur das Flugsicherungsunternehmen selbst ausbilden können soll (auch es bedürfte dazu einer Erlaubnis).

   b) Der Absatz 3 soll jedoch nur für die Ausbildung der Luftfahrer gelten.

5. *Zu Nummer 5* (§ 9 Abs. 1 Satz 3)

   Die Änderung ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung.

6. *Zu Nummer 6* (§ 12 Abs. 2 Satz 3, §§ 16a, 18a)

   Die Änderungen sind Folgen der Änderungen bei der Flugsicherung.

7. *Zu Nummer 7* (§ 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3)

   Die Einfügung korrespondiert mit der Einfügung des § 29d. Während dort die Luftfahrtbehörden befugt und verpflichtet werden, wird hier die Eigensicherungspflicht der Flugplatzunternehmer entsprechend zu einer Mitwirkungspflicht erweitert.

8. *Zu Nummer 8* (5. Unterabschnitt)

   Die Änderung des 5. Unterabschnitts enthält den Kern des 10. Änderungsgesetzes.

Zu Nummer 8 (§ 27a)

Absatz 1:

Die vorausplanende Verteilung der Start- und Landezeiten beginnt bereit etwa sechs Monate vor einer neuen Flugplanperiode, deren Beginn und Ende international festgelegt werden und die sich im allgemeinen über einen Zeitraum von rund sechs Monaten erstreckt. Die Luftverkehrsgesellschaften legen dabei ihre nach kommerziellen Gesichtspunkten orientierten Planungen vor. Diese individuellen Pläne müssen untereinander abgestimmt und mit den vorhandenen Kapazitäten an den jeweils korrespondierenden Flughäfen und mit der Kapazität der Flugsicherung an den jeweiligen Flughäfen und den für die betroffenen Flüge bedeutsamen Lufträumen am Abflug- und Zielort in Einklang gebracht werden. Bei einer halbjährigen Flugplanperiode und einem Planungsvorlauf von sechs Monaten werden somit die Kapazitäten der Flughäfen bis zu einem Jahr im voraus disponiert.

Die Planungen der Luftverkehrsgesellschaften unterliegen einer ständigen Anpassung an Veränderungen des Marktes. Das hat zur Folge, daß auch die Flugplankoordinierung die Änderungen im Rahmen der disponiblen Kapazitäten nachvollziehen muß. Die EDV-Verfahren der Flugplankoordinierung müssen ca. 1 Mio. Dispositionen in einer Flugplanperiode verarbeiten.

Absatz 2:

Flugplankoordinierung ist zulässig auf den in § 27d genannten Flughäfen. Sie kann auch auf anderen Flugplätzen angeordnet werden, wenn zumindest zeitweise die Nachfrage größer ist als die verplanbare Kapazität. Das kann insbesondere dann notwendig werden, wenn die Luftverkehrsgesellschaften ihre Planungen auf kommerziell bevorzugte Tageszeiten konzentrieren. Auch wenn die Kapazität eines Flugplatzes zeitweise erschöpft ist, wird die Flugplankoordinierung für die zuständige Behörde nicht obligatorisch. Ihre Anordnung als Möglichkeit ist aber erst dann zulässig.

Absatz 3:

Die Flugplankoordinierung kann insbesondere bei vorhandenen Engpässen in die Entscheidungsfreiheit der Luftverkehrsgesellschaften eingreifen. Die Verteilung bis hin zur Versagung von Start- und Landezeiten kann erhebliche wettbewerbspolitische Auswirkungen haben. Wegen der möglicherweise weitgehenden kommerziellen Folgen ist größtmögliche Objektivität und Neutralität bei der Koordinierung unbedingte Voraussetzung, die durch öffentlich-rechtliche Entscheidungen gewährleistet ist. Die Zuteilung von Start- und Landezeiten erfolgt de jure in Gestalt von Verwaltungsakten.

Engpässe werden immer dann entstehen, wenn die Nachfrage nach Start- und Landezeiten die tatsächlich planbare Kapazität überschreitet. Planbar ist die nach Absatz 4 bestimmte Kapazität oder die durch eine Flugplatzgenehmigung eingeschränkte Zahl der Start- und Landezeiten.

Die Flugplankoordinierung als Planungsinstrument kann unvorhersehbare Auswirkungen auf die tatsächliche Flugdurchführung, wie sie z. B. von Wettereinflüssen oder technischen Störungen ausgehen können, nicht berücksichtigen. Die für die Bewegungslenkung verantwortliche Flugsicherung muß in der Lage sein, die Flugbewegungen allein nach Flugsicherungsgesichtspunkten unabhängig von einer geplanten vorgegebenen Reihung zu disponieren.

Absatz 4:

Die in einer Zeiteinheit planbare Zahl der Starts und Landungen (Koordinierungseckwert) ist an den einzelnen Verkehrsflughäfen unterschiedlich. Es handelt sich dabei um Grenzwerte, bei denen eine reibungslose Abfertigung unter normalen Umständen erwartet werden kann. Diese Eckwerte ergeben sich aus den Kapazitätskriterien am Boden (Abfertigungsmöglichkeiten) und in der Luft.

Wegen der Bedeutung des Koordinierungseckwertes für die optimale Kapazitätsauslastung und im Hinblick auf die kommerziellen Interessen des Flughafens soll der Betreiber des Flughafens bei der Festsetzung des Eckwertes beteiligt werden. Das Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes an diesem Verfahren ist notwendig, da diese Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für die Anlage und den Betrieb des Flughafens ist und die regionalen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen vertritt.

Um sicherzustellen, daß auch Ad-hoc-Flüge durchgeführt werden können, die aufgrund der Besonderheit dieser Verkehrsart nicht langfristig koordinierbar sind (z. B. Taxi-Flüge, Geschäftsflüge, Flüge nach Sichtflugregeln), kann nach Maßgabe der öffentlichen Interessen der Koordinierungseckwert auf die verschiedenen der Koordinierungspflicht unterliegenden Luftverkehrsarten aufgeteilt werden.

Zu Nummer 8 (§ 27b)

Die Vorrangregelung ist das Kernstück der Flugplankoordinierung. Nach ihren Kriterien richtet sich die Reihenfolge der Zuteilung der Start- und Landezeiten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Bundesrepublik Deutschland in den weltweiten internationalen Luftverkehr eingebunden ist.

Die Flugplankoordinierung muß sich daher an die internationalen Grundsätze und Regeln anlehnen, die die Grundlage für die auf den internationalen Flugplankonferenzen durchgeführte Zuteilung der Start- und Landezeiten bilden.

Die Fluggesellschaften kennen diese Verfahren, richten ihre Planungen danach aus und anerkennen entsprechende Entscheidungen des Flugplankoordinators. Die Regelung in Absatz 1 Nr. 1 bis 4 entspricht der internationalen Praxis, die den gewerblichen Verkehr vorrangig behandelt und die Fortsetzung bereits früher durchgeführter Flüge vor neuen Flügen bevorzugt (Besitzstandswahrung); maßgebend ist die letzte vergleichbare Flugplanperiode. Bei neuen Flügen hat die größere Häufigkeit eines Fluges je Woche in das gleiche Zielgebiet grundsätzlich Vorrang vor weniger häufigen Flügen, weil dadurch die Kapazität stetiger ausgenutzt wird.

Die von den Luftverkehrsgesellschaften in der IATA entwickelten Vorrangregeln berücksichtigen deren kommerzielle Interessen. Dabei gingen die Luftverkehrsgesellschaften von solchen Kapazitäten aus, die es zulassen, daß Start- und Landezeiten zu kommerziell vertretbaren Zeiten zugewiesen werden können.

Absatz 2:

Die Entwicklung des Luftverkehrs bei knapper werdenden Kapazitäten führt dazu, daß eine optimale volkswirtschaftliche Nutzung knapper Ressourcen mit den in Absatz 1 Nr. 1 bis 4 genannten Kriterien nicht immer sichergestellt werden kann. In solchen Fällen muß ein Eingriff in die Vorrangregelung möglich sein, dessen Notwendigkeit letztlich an den Erfordernissen der öffentlichen Interessen gemessen werden muß.

Hervorgehoben werden in dem so gesteckten Rahmen die hoheitlichen Interessen, um Luftverkehr mit absolutem Vorrang zu ermöglichen; dazu zählen Regierungsflüge, Flüge der Streitkräfte, des BGS, der Polizei, Meßflüge (der BFS bzw. des Flugsicherungsunternehmens) u. ä. mehr.

Zu den öffentlichen Interessen sind auch Fragen der öffentlichen Verkehrsinteressen, des Markteintritts neuer Wettbewerber, Erfordernisse des regionalen Luftverkehrs und Geschäftsflugverkehrs sowie des Umweltschutzes zu zählen.

Die gegenseitigen Verpflichtungen aus internationalen Abkommen und Verträgen können zu einzelnen Vorranggewährungen führen.

Zu Nummer 8 (§ 27 c)

Erstmals wird die Aufgabe „Flugsicherung" in einer luftverkehrsrechtlichen Vorschrift und im Luftverkehrsgesetz definiert. Damit wird die seit langem angestrebte notwendige Rechtsgrundlage geschaffen, die der Bedeutung dieser Aufgabe angemessen ist (Absatz 1).

Die allgemeine Bedeutung der Flugsicherung für die Abwicklung des Luftverkehrs insgesamt bringt zum Ausdruck, daß sowohl der zivile als auch der militärische Luftverkehr gemeint sind.

In Absatz 2 werden die besonderen Aufgabenfelder aufgezählt, die sich unter dem Begriff „Flugsicherung" herausgebildet haben. Sie sind die wichtigsten Aufgaben der Flugsicherung; durch das Wort „insbesondere" ist klargestellt, daß die Aufzählung nicht erschöpfend ist und ggf. infolge der weiteren technischen Entwicklung erweitert werden kann. Die Entwicklung des Flugsicherungssystems und seiner Verfahren sind ständig im Fluß.

Zu Nummer 8 (§ 27 d)

In Absatz 1 sind die Flughäfen aufgezählt, auf denen der Bund derzeit Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen auf seine Kosten vorhält. Darüber hinaus ist festgelegt, nach welchen Kriterien der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf an Flugsicherungsbetriebsdiensten an weiteren Flugplätzen anerkennt, insbesondere das Vorliegen des verkehrspolitischen Interesses des Bundes. Über Artikel 104 a GG kann es sich ausschließlich um Bundes-Interessen handeln; verkehrspolitische Erwägungen Dritter müßten sonach als Bundes-Interessen qualifiziert werden, um zu einer Anerkennung führen zu können.

Die Regelung in Absatz 2 Nr. 1 dient der klärenden Vereinfachung bestehender Mitwirkungspflichten; sie trägt daneben dem Umstand Rechnung, daß technische Begriffsbestimmungen aus der Entstehungszeit des BFS-Gesetzes (z. B. „ortsfeste Anlagen") in der Vergangenheit zu Auslegungsschwierigkeiten geführt haben. Diese Auslegungsschwierigkeiten werden künftig auch im Hinblick auf die klare Erstattungsvorschrift in Absatz 3 keine Bedeutung mehr haben. Da die Flugplatzunternehmer künftig für die Errichtung und Unterhaltung von Kabelverbindungen nicht mehr zu sorgen haben — dies obliegt der für die Flugsicherung zuständigen Stelle —, ist es erforderlich, die Duldungspflicht des Flugplatzunternehmers für die Verlegung und Instandhaltung von Kabelverbindungen auf ihren Grundstücken vorzusehen.

Der Umfang der Mitwirkungspflicht des Flugplatzunternehmers im Zusammenhang mit der Lieferung von Strom, Wasser und Heizung in Absatz 1 Nr. 2 und 3 besteht unverändert fort. Die Einbeziehung der Klimatisierung und die Mitwirkungspflicht im Zusammenhang mit der Sicherstellung der notwendigen Entsorgung ist eine Anpassung an heutige Lebensverhältnisse. Entsprechendes gilt für die Inanspruchnahme der auf den Flugplätzen vorhandenen Infrastruktur durch das Flugsicherungspersonal.

Die Regelung in Absatz 3 bezweckt eine wesentliche Verbesserung im Sinne einer Vereinfachung in der praktischen Umsetzung der Mitwirkungspflichten des Flugplatzunternehmers. Sie berücksichtigt, daß die sich aus dem § 9 des BFS-Gesetzes ergebenden Auslegungsprobleme, die zu langjährigen Rechtsstreitigkeiten geführt hatten, in der Vergangenheit häufig die anstehenden baulichen Entscheidungen in der unterschiedlichen Beurteilung der jeweiligen Kostenfolge blockierten bzw. verzögerten.

Der Erstattungsanspruch des Flugplatzunternehmers auf der Grundlage der „Selbstkosten" realisiert das bislang praktizierte Verständnis des Flugplatzunternehmers und der BFS im Sinne der „Angemessenheit" des § 9 BFS-Gesetzes. Der „Selbstkosten"-Erstattungsanspruch konkretisiert damit den Umfang der Erstattungspflicht im Sinne der „Leitsätze für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten (LSP)" — Anlage zur „Verordnung über die Preise bei öffentlichen Aufträgen" vom 21. November 1953 (BAnz. Nr. 244/1953 vom 18. Dezember 1953).

Absatz 4 entspricht dem im bisherigen § 9 Abs. 4 BFS-Gesetz enthaltenen Grundsatz. Mit der Vorschrift wird klargestellt, daß der Bund nicht belastet wird, wenn Flugsicherungsanlagen errichtet und betrieben werden, deren Bedürfnis der BMV nicht anerkannt hat. In Satz 2 des Absatzes 4 ist darüber hinaus geregelt, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit an einem Flugplatz Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazugehörigen technischen Einrichtungen vorgehalten werden, auch wenn ein Bedarf im Sinne des Absatzes 1 für die Einrichtung solcher Dienste nicht anerkannt wird.

9. *Zu Nummer 9* (5./6. Unterabschnitt)

Die Änderung ist eine Folge der Änderung in Artikel 1 Nr. 1.

10. *Zu Nummer 10* (§ 29 Abs. 1 Satz 1)

Die Änderung ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung. Das FS-Unternehmen wird zwar wie eine Behörde auftreten, es wird jedoch damit nicht zu einer „Luftfahrtbehörde".

Wenn auch Flugsicherung und Luftaufsicht zwei gänzlich voneinander unabhängige Institutionen des Luftrechts sind, ist doch Flugsicherung ohne gleichzeitige Luftaufsicht nicht denkbar; das folgt auch aus § 29 Abs. 1 Satz 2 LuftVG. Sonach bedarf es einer ausdrücklichen gesetzlichen Zuweisung der Luftaufsicht auch auf „die für die Flugsicherung zuständige Stelle".

11. *Zu Nummer 11* (§ 29a Satz 3)

Die Änderung ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung.

12. *Zu Nummer 12* (§ 29b Abs. 2)

Hier gilt das eingangs in der Begründung zu § 29 Abs. 1 Satz 1 (Artikel 1 Nr. 11) Gesagte entsprechend. Auch in die hier in Betracht kommende gesetzliche Pflicht muß eine Nachfolgerin der BFS von Gesetzes wegen genommen werden.

13. *Zu Nummer 13* (§ 29c)

Die Durchsuchung von Personen und Gepäck ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden der Länder (§ 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG). Die vorgesehene Änderung ist insbesondere im Hinblick auf die in der Auftragsverwaltung des Bundes tätig werdenden Länder (§ 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG) wünschenswert und zweckmäßig, weil sich diese Einschränkung ihrer Möglichkeiten bei der Auswahl geeigneter Personen als für sie zu teuer erwiesen hat und sie dadurch in ihrer Flexibilität beim Einsatz von Hilfspersonen unvertretbar eingeschränkt werden.

Außerdem sprechen Sicherheitsgründe dafür, im Vollzug der §§ 29c, 19b und 20a denselben Personenkreis einsetzen zu können. Zudem ist die Streichung rechtslogisch mit dem Inhalt der § 29 Abs. 2, §§ 31a und 31b LuftVG verknüpft.

14. *Zu Nummer 14* (§ 29d)

Die Einbindung der Luftfahrtbehörden im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung nach § 29c LuftVG bei der Erteilung von Zugangsberechtigungen ist aus Sicherheitsgründen erforderlich. Entsprechende Überprüfungsmaßnahmen werden auf den meisten deutschen Verkehrsflughäfen bereits durchgeführt. Zur Klarstellung und im Hinblick auf neuere Vorgaben der Rechtsprechung (informationelles Selbstbestimmungsrecht) ist eine bereichsspezifische Ermächtigungsgrundlage notwendig.

15. *Zu Nummer 15* (§ 29e)

Die Änderung ist eine Folge der Einfügung eines neuen § 29d.

16. *Zu Nummer 16* (§ 30)

a) aa) Der bisherige Wortlaut des Absatzes 2 Satz 1 läßt Kompetenzkonflikte in der Zuständigkeit für Aufgaben der Luftaufsicht über den beschriebenen Personenkreis zu.

Außerhalb des Gesetzes über die BFS von 1953 und neben ihm hat sich im Laufe von mehr als 35 Jahren eine eigene militärische Flugsicherung entwickelt. Sie hat keine ausdrückliche Rechtsgrundlage, findet vielmehr ihre Daseinsberechtigung in Artikel 87a Abs. 1 GG. Sie muß als Tatsache hingenommen werden. Die Sondervorschrift des § 30 LuftVG muß nunmehr eindeutig klarstellen, daß die Verwaltungszuständigkeiten der Bundeswehr auch diese militärische Flugsicherung umfassen.

Die Ausübung der Luftaufsicht obliegt in den Grenzen des § 31 Abs. 2 Nr. 18 LuftVG grundsätzlich den Ländern. Luftaufsichtsstellen der Länder haben aber weder die personellen noch die technischen Mittel zur Überwachung schnellfliegender Militärluftfahrzeuge auf Einhaltung der Luftverkehrsregeln. Da es hierbei um politische Verantwortlichkeiten geht, genügt weder eine klärende Weisung an die Länder nach Artikel 85 Abs. 3 und 4 GG noch eine Kompetenzvereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Verteidigung. Die bessere sachliche Lösung des möglichen Konfliktes wird darin gesehen, dem Bundesminister der Verteidigung diese Zuständigkeit zuzuordnen. Diese normative Zuordnung einer bestimmten Aufgabe innerhalb einer Ausnahmeregelung des LuftVG muß eindeutig und anwendungssicher klargestellt werden. Der Bundesminister der Verteidigung ist bereit und wartet seit langem darauf, diese Aufgabe zu erfüllen.

Dasselbe gilt für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten. Der Bundesminister der Verteidigung ist auch in diesem Fall bereit, die Aufgabe unter einer klaren gesetzlichen Kompetenzzuweisung selbst oder durch von ihm bestimmte Dienststellen der Bundeswehr wahrzunehmen. Die Vorschriften des § 63 LuftVG i. V. m. § 36 OWiG haben nicht verhindert, daß bis 1988 die Länder und die Bundesanstalt für Flugsicherung diese Aufgabe unbeanstandet innerhalb des Zuständigkeitsbereiches des Bundesministers für Verkehr erfüllt haben. Die Änderung soll nunmehr eine im Sinne des § 36 OWiG klare Bestimmung der sachlichen Zuständigkeit herbeiführen. — Sie fällt systematisch und rechtslogisch in die Ausnahmeregelung des § 30. Deshalb soll auch diese Regelung dort ihren Platz finden und nicht in § 63 LuftG, der sich nahtlos in das übrige Regelwerk einfügt und nicht mit einer Ausnahmevorschrift zugunsten der in § 30 genannten Luftraumnutzer belastet werden soll. Die Ausnahmeregelung soll — der Intention des LuftVG folgend — in § 30 konzentriert bleiben.

bb) Die Änderung in Absatz 2 Satz 5 (neu) ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung.

cc) Der Fall Wiesbaden-Erbenheim hat deutlich gemacht, daß das Einvernehmen des Bundesministers für Verkehr sich nicht auf sämtliche Kriterien in der ablehnenden Stellungnahme einer Landesregierung beziehen kann. Anderenfalls geriete der Bundesminister für Verkehr in die Situation einer Flugplatzgenehmigungsbehörde. Das liegt nicht im Sinne des Gesetzes, das diese lokal gebunden zu erfüllende Aufgabe den Luftfahrtbehörden der Länder im übrigen ausdrücklich zuweist (§ 6 i. V. m. § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG). Übrig bleiben die Belange des zivilen Luftverkehrs. Darauf weist auch § 30 in seinem Absatz 3 Satz 3 zweiter Halbsatz hin.

17. *Zu Nummer 17* (§ 31)

a) Die Änderung in Absatz 1 Satz 3 ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung.

b) aa) Die Erlaubnis für Fallschirmabspringer soll in Zukunft von beliehenen Personen (Vereine, Clubs etc.) erteilt werden im Rahmen einer Verordnung über Luftsportgeräte (vgl. § 31c). Die Verordnung wird die Besonderheiten dieser Geräte in das bestehende Luftrecht eingliedern.

bb) Für die Genehmigung der Flugplatzentgelte und der Benutzungsordnungen (§ 43 LuftVZO) gibt es bisher keinen ausdrücklichen Zuständigkeitsbefehl des LuftVG. Er wird hier nachgeholt.

cc) Das nach § 27a Abs. 4 notwendige Einvernehmen eines Landes ist ungewöhnlich. Es ist deshalb erforderlich, diese Art der Mitwirkung als Auftragsaufgabe in den Katalog des § 31 Abs. 2 aufzunehmen. Allerdings unterliegt das Land damit wieder dem Artikel 85 GG.

dd) Die Neufassung des Absatzes 2 Nr. 18 ist eine Folge der Änderungen des LuftVG (§§ 31a bis c). Sie stellt ferner klar, daß auch dem Bundesminister für Verkehr originäre Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftaufsicht zustehen, ohne diese konkret beschreiben zu müssen. Hier gilt generell § 29 Abs. 1 LuftVG. Zuständigkeiten im Bereich des Bundesministers der Verteidigung sind in § 30 Abs. 2 konzentriert; sie bedürfen hier keiner Erwähnung.

c) Einerseits ist die Änderung in Absatz 3 eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung. Zum anderen korrespondiert die Änderung mit Buchstabe b bb (oben), um nicht auch diese

Genehmigungen einer gutachtlichen Stellungnahme durch das Flugsicherungsunternehmen zu unterwerfen.

18. *Zu Nummer 18* (§ 31a)

Bei Einführung der Flugplankoordinierung in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1971 durch Verfügung des Bundesministers für Verkehr wurde auf den Sachverstand der Deutschen Lufthansa, die bislang die Flugplan-Koordinierung unter den Luftverkehrsgesellschaften durchführte, zurückgegriffen und die Einrichtung des Flugplankoordinators geschaffen. Die Beleihung des Flugplankoordinators erfolgte nach § 29 Abs. 2 LuftVG. Er wirkte bislang als Beliehener der Bundesanstalt für Flugsicherung im Rahmen der Bewegungslenkung (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BFS-Gesetz). Durch seine Beleihung ist der Flugplankoordinator zur Neutralität und Objektivität gegenüber allen die Bundesrepublik Deutschland anfliegenden und dort ansässigen Fluggesellschaften sowie gegenüber allen Haltern von Luftfahrzeugen verpflichtet.

Die Beauftragung eines Dritten hat sich bewährt, findet die Zustimmung der Nutzer und internationale Anerkennung. Der Flugplankoordinator arbeitet nach der Arbeitsanweisung des Bundesministers für Verkehr, unter dessen Rechts- und Fachaufsicht er steht. Da die Bundesanstalt für Flugsicherung in Zukunft nicht fortbestehen und das BFS-Gesetz aufgehoben werden wird, muß der Flugplankoordinator auf eine neue Rechtsgrundlage gestellt werden. Dafür schafft diese Vorschrift die Ermächtigung.

Die Beauftragung einer juristischen Person stellt zugleich alle Mitarbeiter dieser juristischen Person unter den Auftrag. Ebenso erfaßt die Beauftragung einer natürlichen Person zugleich deren Erfüllungsgehilfen und alle in ihrem Auftrag und mit ihrer Vollmacht tätigen Mitarbeiter.

Zu Nummer 18 (§ 31b)

Die 1953 errichtete Bundesanstalt für Flugsicherung ist nicht mehr in der Lage, den wachsenden Anforderungen des Luftverkehrs in der gewünschten Qualität gerecht zu werden. Im Rahmen des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrechts fehlt ihr die notwendige Flexibilität im Personal- und Investitionsbereich. Untersuchungen haben ergeben, daß diese Flexibilität mit der privatrechtlichen Organisationsform der „GmbH" erreicht werden kann. Diese Rechtsform läßt die angestrebte wirksame und dauerhafte Lösung der Flugsicherungsprobleme erwarten. Mit ihr wird eine größere Attraktivität und Motivation des Personals und größere Handlungsspielräume bei der Entlohnung und bei den Investitionsentscheidungen erreicht.

Absatz 1 enthält daher die Ermächtigung, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine GmbH mit der Wahrnehmung der Flugsicherungsaufgaben zu beauftragen (Organisationsprivatisierung). Die Hoheitsaufgaben der Flugsicherung können damit auf eine privatrechtliche Organisation übertragen werden. Wegen der Beschränkung in Artikel 87d Abs. 1 GG (bundeseigene Verwaltung) ist der Bund Alleingesellschafter der GmbH. Damit ist der jederzeit mögliche und im Einzelfall notwendige Durchgriff des Bundes in die Aufgabenerfüllung bei der Gesellschaft gewährleistet. Der mögliche Auftragsinhalt umfaßt nicht die Bereiche, die über Artikel 87a GG bzw. die NATO-Truppenverträge von der Bundeswehr oder den stationierten Truppen ausgefüllt werden; dies bedarf jedoch der ausdrücklichen gesetzlichen Beschränkung der Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr.

Mit der Organisationsprivatisierung entfällt das Streikverbot für das beamtete Flugsicherungspersonal. Besonders wichtige Verkehrsarten, wie der Berlin-Verkehr der Alliierten, die Regierungsflüge, der Flugbetrieb der Streitkräfte und Not- und Katastrophenflüge, werden im Rahmen von tarifvertraglichen Notdienstvereinbarungen vom Flugsicherungsunternehmen gewährleistet werden, wie sie sich in anderen Bereichen des öffentlichen Lebens bewährt haben.

Absatz 2 enthält die dem Flugsicherungsunternehmen gesetzlich auferlegte Pflicht, Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazugehörigen technischen Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorzuhalten, wenn und soweit der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf hierfür anerkennt (§ 27d Abs. 1 Satz 2) oder einem Antrag stattgibt (§ 27d Abs. 4). Mit der Regelung in Satz 2 — der Beleihung geeigneter natürlicher Personen mit Flugsicherungsaufgaben durch den Bundesminister für Verkehr unter der Fachaufsicht des Flugsicherungsunternehmens — soll die Möglichkeit eingeräumt werden, daß in Fällen des § 27d Abs. 4 eine den jeweiligen Verhältnissen angepaßte, kostengünstige örtliche Flugsicherung an regionalen Flugplätzen („Regionalflughäfen") und an Industrieflugplätzen im Benehmen mit dem jeweiligen Flugplatzunternehmer ausgestaltet werden kann. Die Vorschrift bildet die Grundlage für die Fortsetzung der seit 15 Jahren in derartigen Fällen bewährten Vorgehensweise.

Die Absätze 3 und 4 regeln die Möglichkeit des Eigentumsübergangs an Grundstücken und Rechten an Grundstücken von der BFS auf das Flugsicherungsunternehmen und umgekehrt zurück auf den Bund. Er soll in höchstem Maße formal vereinfacht werden, um unvertretbaren Aufwand an Formalien und Kosten zu vermeiden. Angesichts der Zuordnung beider Institutionen zum Bund und Hinblick auf die Ablösung der BFS durch die GmbH ähnlich einer Erbfolge erscheint die hier getroffene Lösung als zweckmäßig und vertretbar.

In Absatz 5 wird festgelegt, daß das Flugsicherungsunternehmen, da diese Gebühren die Lebensgrundlage der GmbH darstellen, sowohl Kostengläubiger der An- und Abfluggebühren als auch der Flugsicherungs-Streckengebühren ist,

sofern nicht etwas anderes bestimmt ist; mit letzterem ist gemeint, daß aus dem Gebührenaufkommen darüber hinaus auch z. B. die Beiträge an die Organisation EURO-CONTROL und der Aufwand des Bundesministers für Verkehr für die ihm verbleibenden Aufgaben auf dem Gebiet der Flugsicherung zu finanzieren sind.

Absatz 6 stellt sicher, daß die Finanzierungsgrundlage der GmbH auch dann gewahrt bleibt, wenn der Bund kraft seiner Rechtsetzungsbefugnis Kostenbefreiungen gewährt (gewähren muß, Beispiel Streckengebühren im EUROCONTROL-System). — Mit seinem Satz 2 soll im Prinzip dasselbe erreicht werden. Der Weg ist hier jedoch im Vergleich zu Satz 1 ein anderer. So werden staatliche Institutionen wie die Bundeswehr, der Grenzschutz und die Polizei dem Flugsicherungsunternehmen gegenüber nicht mehr gebührenfrei sein. Die Kosten werden also nicht mehr aus dem Haushalt der Flugsicherung bestritten, sondern in bisher nicht gehabter Klarheit aus den Haushalten der genannten Einrichtungen.

Zu Nummer 18 (§ 31 c)

Zur Gewährleistung der Sicherheit im Luftverkehr und zum Schutz der Öffentlichkeit mußten 1982 unverzüglich und notwendigerweise im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften betriebliche Regelungen für Luftsportgeräte geschaffen werden. Das ist in Form der „Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland" (vom 15. Mai 1982) geschehen (Nachrichten für Luftfahrer, Teil I Nr. 96/82). Die hierfür bestehenden Rechtsgrundlagen sind von der Rechtsprechung als unzureichend erachtet worden. Diesem Mangel wird durch den neuen § 31 c abgeholfen.

Die Ermächtigung soll es ermöglichen, die bisherige Praxis der Beauftragung nichthoheitlicher Dritter (aufgrund der Allgemeinverfügung) auf rechtlich gesichertem Fundament fortzusetzen.

Der materielle Inhalt der Allgemeinverfügung wird weitreichend übernommen. Aus rechtssystematischen Gründen werden jedoch die Luftsportgeräte der Zulassungspflicht und das Führen dieser Geräte der Erlaubnispflicht unterworfen. Der Erlaß von Bauvorschriften und die Festlegung der Ausbildungs- und Prüfungsanforderungen obliegen dem Luftfahrt-Bundesamt bzw. dem Bundesminister für Verkehr.

Zu Nummer 18 (§ 31 d)

Flugplankoordinator und Flugsicherung sind keine neuen Einrichtungen. Sie erhalten über die §§ 31 a und b nur ein neues Gewand, können sich in diesem der Übertragung der ihnen zugedachten Aufgaben also faktisch nicht entziehen. Die Norm nach Absatz 1 hat für das Flugsicherungsunternehmen (GmbH) um so weniger Bedeutung, weil gerade es originär für die Auftragsübernahme überhaupt erst gegründet wird. Andererseits berücksichtigt der Gesetzestext die Tatsache, daß die GmbH (das Flugsicherungsunternehmen) eine selbständige juristische Person des Handelsrechts ist, vor ihrer Beauftragung gegründet sein muß und damit — zumindest rechtslogisch — ein Eigenleben führen wird. Ähnliches gilt für den Flugplankoordinator, dessen u. U. natürliche Rechtspersönlichkeit schon schwerer in die Waagschale fällt. Seine Wirkung wird dieser Gesetzesbefehl aber im wesentlichen nur gegenüber beliehenen Dritten nach § 31 c entfalten.

Nach Absatz 2 werden Flugplankoordinator und Luftsportvereine durch allumfassende Aufsichtsrechte des BMV in vollem Umfang in die Luftfahrtverwaltung eingegliedert. Das Flugsicherungsunternehmen dagegen wird der uneingeschränkten Rechtsaufsicht des Bundesministers für Verkehr und seiner Fachaufsicht im Zusammenhang mit der Wahrnehmung von Aufgaben im Bereich der Flugsicherungsbetriebsdienste unterworfen. Mit dieser Regelung wird sichergestellt, daß das Flugsicherungsunternehmen in der Rechtsform der GmbH den notwendigen Gestaltungsspielraum für die Geschäftsführung bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 27c Abs. 1 Nr. 2 bis 4 erhält und sich die Fachaufsicht nur auf die Wahrnehmung der Flugsicherungsbetriebsdienste durch das Unternehmen beschränkt. Im übrigen hat der BMV nach dem GmbH-Recht die Möglichkeit, jederzeit seinen Einfluß auf die Willensbildung der Gesellschaft geltend zu machen.

Mit dem Absatz 3 wird der nach außen hin in Erscheinung tretende Behördencharakter der Beliehenen (vergleichbar dem TÜV) betont. Andererseits muß ein Freiraum bleiben für die Fälle, in denen das Luftrecht und seine Praxis abweichende Regelungen verlangen.

Auch der Absatz 4 folgt der Absicht des Absatzes 3. Die Aufsichtsbehörde soll im Nichtabfhilfe-Fall entscheiden dürfen und müssen, um so ihrer Aufsichtspflicht um so substantiierter nachkommen zu können. Die Aufteilung der Klagegegnerschaft auf unterschiedliche Vertreter der beklagten Bundesrepublik Deutschland entspricht Zweckmäßigkeitserwägungen.

19. *Zu Nummer 19* (§ 32)

a) aa) Das Luftfahrtgerät umfaßt grundsätzlich auch die Flugsicherungsausrüstung an Bord eines Luftfahrzeuges. Dieses Gerät soll jedoch nach dem neuen Absatz 4 in einer Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr ohne Zustimmung des Bundesrates erfaßt werden. Es ist unzweckmäßig, die Ausrüstung der Luftfahrzeuge Rechtsverordnungen unterschiedlicher Qualifikation zu unterwerfen. Deshalb ist die Nummer 2 zu streichen und als Nummer 1 in den neuen Absatz 4 aufzunehmen.

bb) Die Einfügung „ausgenommen Personal für die Flugsicherung" ist eine Folge der Festlegung in § 4 Abs. 5 Luftverkehrsgesetz, wonach das Personal für die Flugsicherung einer Erlaubnis bedarf. Wie bisher soll jedoch der Bundesminister für Verkehr in die Lage versetzt werden, die Anforderungen an die Befähigung und Eignung erlaubnispflichtigen Personals für die Flugsicherung durch Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen zu können. Deswegen muß in § 32 Abs. 1 Nr. 4 klargestellt werden, daß unter den hier aufgezählten Verordnungen nicht die Rechtsverordnung für die Ausbildung von Personal für die Flugsicherung gilt. Die dafür einschlägige Rechtsgrundlage ist § 32 Abs. 4 Nr. 3 und 4 Luftverkehrsgesetz.

cc) Die Streichung in Absatz 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 1 ist eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung.

Die Ergänzung der Nummer 13 trägt den im Laufe der Zeit erkannten praktischen Anwendungsbedürfnissen Rechnung, insbesondere im Zusammenhang mit einer Sicherheitsgebühr. Mit der letzten Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung wurde eine Sicherheitsgebühr für das Überprüfen von Personen und Sachen i. S. des § 29c LuftVG eingeführt. Schuldner sollen aber nicht die solchermaßen überprüften Personen sein, sondern zur Vereinfachung und Beschleunigung der Fluggastabfertigung abweichend von § 13 des Verwaltungskostengesetzes die Luftfahrtunternehmen. Die Rechtsverordnung bedarf zudem einer ausdrücklichen Ermächtigungsgrundlage für die Auskunftspflicht.

dd) Die Ermächtigung wird nicht aufgehoben, sondern in § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 verlagert, d. h., derartige Rechtsverordnungen sollen zukünftig ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen werden können. Das ist insbesondere deshalb erforderlich, weil der Bund als Eigentümer der zukünftigen Flugsicherungs-GmbH immer dann zu finanziell wirksamen Hilfsmaßnahmen greifen müßte, wenn die Kostenentwicklung zwar höhere Flugsicherungsgebühren notwendig machte, die entsprechende Änderung der Gebührenverordnung jedoch nicht oder nicht rechtzeitig erreicht werden kann. Da die GmbH als Handelsgesellschaft und Vollkaufmann auch dem Insolvenzrecht in vollem Umfang unterworfen ist, muß einer Insolvenz soweit wie möglich vorgebeugt werden.

ee) Nummer 17:

Die Ermächtigung stellt die notwendige Ergänzung dar zu den §§ 27a und b. Die wesentlichen Grundsätze der Flugplankoordinierung sind in diesen Vorschriften enthalten.

In der Bundesrepublik Deutschland werden die Flugbewegungen im Linien- und Ferienflugverkehr (Charterverkehr) an den 11 Verkehrsflughäfen koordiniert. An den Verkehrsflughäfen Frankfurt und München wird darüber hinaus wegen der dortigen besonderen Kapazitätsprobleme auch der gesamte übrige Verkehr koordiniert. Diese Maßnahmen haben sich als sinnvoll und notwendig erwiesen, weil nur so ein Überschreiten der stündlich zulässigen Flugbewegungen vermieden werden konnte.

Es ist schon jetzt abzusehen, daß auch auf weiteren Flugplätzen die Koordinierung auf andere Verkehrsarten (z. B. auf bestimmte Arten der sog. Allgemeinen Luftfahrt) ausgedehnt werden muß.

Das Verfahren der Flugplankoordinierung, die Arbeitsanweisung an den Flugplankoordinator, insbesondere die Ausgestaltung der Vorrangregelung, die Beteiligung (Anhörung) der Nutzer am Verfahren sind im einzelnen noch festzulegen. Bei der Ausgestaltung der Vorrangregelung wird der besonderen Situation an den einzelnen Flugplätzen Rechnung getragen werden.

Die Kosten für die derzeitige Flugplankoordinierung sind anteilsmäßig in den Flugsicherungs-Streckengebühren enthalten. Die Neuregelung sieht auch weiterhin eine Kostenpflicht für die tatsächliche Inanspruchnahme der Koordinierung vor. Einzelheiten müssen auch hier noch geregelt werden.

Nummer 18: der § 43 LuftVZO entbehrt bisher einer eindeutigen Ermächtigungsgrundlage. Sie wurde seit langem aus den Nummern 1 und 3 (§ 32 Abs. 1 Satz 1) abgeleitet, stößt jedoch im Hinblick auf Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG auf Bedenken. Da sich die Vorschrift des § 43 LuftVZO bewährt hat, erscheint rückschließend eine Ermächtigung im wesentlichen mit seinem Wortlaut notwendig und zweckmäßig.

ff) Folgeänderung zur Streichung der Nummer 14.

gg) Die eventuell notwendig werdende Flugplankoordinierung auch von Flügen militärischer Luftfahrzeuge muß an das Einvernehmen des Bundesministers der Verteidigung gebunden werden, um nicht die Erfüllung des Verteidigungsauftrags zu behindern. Ähnliches gilt für Rechtsverordnungen, die Flüge des BGS oder der Polizei der Flugplankoordinierung unterwerfen sollen; hier ist das Einvernehmen

des Bundesministers des Innern herzustellen.

b) Die Neufassung trägt primär der systematischen Klarheit der Vorschrift Rechnung, in Anlehnung an die Absätze 1 und 4. Die Änderung wird notwendig durch die Ergänzung unter Ordnungsziffer 2, die ihrerseits dazu ermächtigen soll, die Überprüfung nach § 29d (neu) praktisch durchführbar zu machen.

c) 1. (Satz 2 bisher geltender Fassung/Satz 1 bleibt unverändert)

Der in § 32 Abs. 3 Satz 2 LuftVG genannte Ausschuß ist in rund 30 Jahren nur einmal zusammengetreten. Er hat sich als überflüssig erwiesen und kann deshalb wegfallen. Die Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften für Luftfahrzeuge und sonstiges Luftfahrtgerät (LuftBauO, LuftGerPO, LuftBO) wurden immer mit Zustimmung des Bundesrates erlassen. Deshalb kann der bisherige Satz 2 ersatzlos aufgehoben werden. Die Korrespondenzvorschrift des § 3 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt wird ebenfalls aufgehoben (Artikel 2).

2. (Satz 2 Entwurf)

Der neue Satz 2 enthält im beschreibenden Teil im wesentlichen den Inhalt des bisherigen Satzes 3. Für diesen Teil setzt er den in Satz 1 beschrittenen Weg der Zustimmungsfreiheit fort. Das seinerzeit anvisierte Ziel, von der Bundesanstalt für Flugsicherung und dem Luftfahrt-Bundesamt erlassene Durchführungsverordnungen von der Zustimmung des Bundesrates freizustellen, sollte trotz der verbalen Fassung damals dadurch erreicht werden, daß man die Subdelegationsbefugnis in einen Absatz aufnahm, der sich mit eben dieser Zustimmungsfreiheit befaßt. Die Praxis der Gesetzgebung und des Bundesrates ging seither ständig und unbeanstandet von dieser Zustimmungsfreiheit aus. So wurden inzwischen Hunderte von Rechtsverordnungen mit regelmäßig nur technischem Inhalt oder solchem rein lokaler Bedeutung (z. B. Regelung von An- und Abflugverfahren an den einzelnen Flughäfen) erlassen.

Erst neuerdings traten — zumal angesichts der unpräzisen Formulierungen des alten Satzes 3 — Unklarheiten hinsichtlich der Zustimmungsbedürftigkeit solcher Durchführungverordnungen auf. Sie müssen beseitigt werden. Nunmehr wird unmißverständlich klargestellt, daß derartige Durchführungsverordnungen nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen.

Die zusätzliche Einbeziehung auch von Durchführungsvorschriften zu den Ausbildungs- und Prüfvorschriften für Luftfahrtpersonal ist aus Gründen der verbindlichen Bundeseinheitlichkeit solcher Durchführungsregeln erforderlich. Bisher wurde hier im Wege der Richtlinien verfahren. Diese rechtlich nicht länger vertretbare Regelung muß auf die Form von Durchführungsverordnungen mit Drittverbindlichkeit umgestellt werden.

Die Vorschrift entspricht in ihrem Wesen damit der Vorschrift des § 6 Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes, die ebenfalls Rechtsverordnungen mit überwiegend technischem Inhalt von der Zustimmung des Bundesrates freistellt.

3. (Satz 3 Entwurf)

Dieser Satz enthält die Ermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, einen beschränkten Teil seiner Rechtsetzungsbefugnis auf die genannten ihm nachgeordneten Oberbehörden weiterzudelegieren. Sie beschränkt sich auf die in Satz 2 beschriebene Materie in den ebenfalls dort genannten Grenzen (Einzelheiten über die Durchführung).

d) Im neuen Absatz 4 wird ein weiterer Ermächtigungskatalog zugunsten des Bundesministers für Verkehr eingefügt, der im wesentlichen (Nummern 2 bis 4) Regelungen für Bereiche der Flugsicherung erfaßt. Als Nummer 1 wird hier der Text der bisherigen Nummer 2 aus Absatz 1 Satz 1 aufgenommen. Damit wird der Einheitlichkeit der Ausrüstung der Luftfahrzeuge Rechnung getragen, die auch die Flugsicherungsausrüstung mit umfaßt. In Nummer 6 wird auch der Flugplankoordinator miteinbezogen. Die hier genannten Bereiche sollen ausschließlich durch den Bundesminister für Verkehr im Wege der Rechtsverordnung geregelt werden. Für eine Mitwirkung des Bundesrates ist weder aus Gründen der Länderbeteiligung noch aus Gründen des föderativen Prinzips ein Anlaß zu erkennen.

Die Ermächtigungsgrundlage für die Kosten der Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung ist dem bisherigen § 32 Abs. 1 Nr. 14 nachgebildet. Der wesentliche Unterschied besteht darin, daß künftig die Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen werden kann. Dies ist notwendig, damit ein Anpassungsbedarf bei den An- und Abfluggebühren künftig rasch erfolgen kann und die Vollkostendeckung des Flugsicherungsunternehmens nicht gefährdet wird. Diese Regelung entspricht im übrigen dem bei den Streckengebühren praktizierten Verfahren. Darüber hinaus mußte dem Ziel Rechnung getragen werden, daß das Flugsicherungsunternehmen und der Flugplankoordinator als beliehene Stellen kostendeckend arbeiten sollen. Die Gebühren müssen sonach nicht nur die bei Amtshandlungen selbst entstehenden Aufwendungen, sondern die gesamte Investition decken.

Bei dem Erlaß von Rechtsverordnungen, die die Ausbildung von Personal für die Flugsicherung und den Betrieb entsprechender Ausbildungsstätten betreffen, ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft herzustellen. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden, bildungspolitische Er

wägungen zu berücksichtigen, die sich zwingend aus dem Berufsbildungsgesetz ergeben. Damit soll aber nicht eines der mit der Organisationsprivatisierung der Flugsicherung verfolgten vorrangigen Ziele in Frage gestellt werden: Ausrichtung der Ausbildungsgänge für das Flugsicherungspersonal ausschließlich auf den Einsatzzweck und Verkürzung der Ausbildungsdauer soweit wie möglich.

e) Die Umbenennung ist notwendig geworden auf Grund von § 1 Abs. 1 Satz 1 des Poststrukturgesetzes vom 8. Juni 1989 (BGBl. I S. 1026). Das Poststrukturgesetz selbst enthält keinen entsprechenden Änderungsartikel.

Der letzte Satz des Absatzes kann gestrichen werden, weil es nach dem Poststrukturgesetz die „Deutsche Bundespost" nicht mehr gibt. Maßgebend ist in Zukunft allein das Verwaltungskostengesetz (§ 12). Zudem kann sich durch eine beabsichtigte Neuregelung der Erteilung von Flugfunkzeugnissen auch ein anderer Rechtsträger (als die Post) ergeben, der die kostenpflichtigen Amtshandlungen vornimmt.

Im übrigen ist die Umnumerierung Folge zu Nummer 20 Buchstabe d.

f) Die Umnumerierung ist Folge zu Nummer 20 Buchstabe d/e.

20. *Zu Nummer 20* (§ 63)

Die Änderung ist einerseits eine Folge der Änderungen bei der Flugsicherung. Andererseits soll auf keinen Fall ein privatrechtlich organisiertes Flugsicherungsunternehmen (GmbH) als Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 OWiG in Erscheinung treten. Die Kompetenz des Luftfahrt-Bundesamtes nach der neuen Nummer 1 (bisherige Nummer 2 a. F.) soll sich für den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Verkehr nicht ändern. Die Nummer 2 schafft eine neue Kompetenz für den Bundesminister für Verkehr, die aber nicht über die Nummer 1 auf das Luftfahrt-Bundesamt umgemünzt werden kann. Vielmehr soll der Bundesminister für Verkehr lediglich — wie in § 36 Abs. 3 OWiG auch vorgesehen — ermächtigt werden, durch Rechtsverordnung seine Zuständigkeit auf Dritte zu übertragen; ob allein das Luftfahrt-Bundesamt Dritter sein wird, bedarf noch weiterer Überlegungen.

Zu Artikel 2

21. *Zu Nummer 1* (§ 3 Abs. 2 LBA-Gesetz)

Die Vorschrift kann aufgehoben werden. Ein Bedarf zur Einberufung des Ausschusses und zur Beratung durch ihn hat sich in rund 30 Jahren nur einmal ergeben. Die Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften selbst wurden immer mit Zustimmung des Bundesrates erlassen. Dabei kann es bleiben. Vgl. zu Nummer 20c (§ 32 Abs. 3 LuftVG).

22. *Zu Nummer 2* (§ 32 Abs. 3 Satz 2 LuftVG)

Mit dieser Vorschrift sollen die bisher einvernehmlich im Sinne ständiger Staatspraxis ohne Zustimmung des Bundesrates erlassenen Durchführungsverordnungen der Bundesanstalt für Flugsicherung und des Luftfahrt-Bundesamtes nachträglich vom Zustimmungsbedürfnis befreit und damit ihre Fortgeltung ohne Rechtsunsicherheit gewährleistet werden.

23. **Zu Artikel 3**

1. Vorbehaltlich des Inkrafttretens dieses Artikels wird das BFS-Gesetz obsolet, wenn die neuen Vorschriften des LuftVG, §§ 27c und d, wirksam werden, der Bund mittels einer Rechtsverordnung nach § 31b eine Flugsicherungs-GmbH geschaffen hat und diese ihre Arbeit in vollem Umfang aufnimmt.
2. Die Aufhebung des Artikels 11 BeamtVGÄndG hängt mit der Übergangsregelung in Artikel 6 (hier insbesondere Nummer 2) zusammen.

24. **Zu Artikel 4**

Die Streichungen sind Folge der Änderungen bei der Flugsicherung. Die bisherigen Berechtigungen zur Ausübung unmittelbaren Zwanges sind noch niemals akut geworden und können in Zukunft insbesondere im Hinblick auf das Flugsicherungsunternehmen in der Gestalt einer GmbH entfallen.

25. **Zu Artikel 5**

Die Änderungen sind Folgen der Änderungen bei der Flugsicherung.

26. **Zu Artikel 6** (Gesetz zur Übernahme der Beamten und Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung)

Mit Inkrafttreten des Artikels 3 tritt das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung außer Kraft. Damit entsteht ein Regelungsbedarf bezüglich der Mitarbeiter der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS), die nicht aus dem privatrechtlichen Arbeitsverhältnis oder Beamtenverhältnis ausscheiden. Soweit für Beamte mit dem BFS-Gesetz spezifische dienst- und versorgungsrechtliche Regelungen entflallen, ist sicherzustellen, daß für diese Beamten die im BFS-Gesetz verankerten Rechte und Pflichten bis zu ihrem Ausscheiden aus dem öffentlichen Dienst grundsätzlich unverändert weiter gelten.

Des weiteren war den am 1. Januar 1992 in Kraft tretenden Änderungen durch das Gesetz zur Änderung des Beamtenversorgungsgesetzes und sonstiger dienst- und versorgungsrechtlicher Vorschriften (BeamtVGÄndG) vom 18. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2218) Rechnung zu tragen.

Zu § 1

Diejenigen Bediensteten der BFS, die aus persönlichen oder anderen Gründen im Bundesdienst verbleiben wollen und nicht anderweitig verwendet werden, werden Angehörige des Luftfahrt-Bundesamtes und bei dem Flugsicherungsunternehmen in Funktionen tätig, die bisher bei der BFS ausgeübt wurden. Für dieses Personal des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) müssen die gleichen Zulagen- und Entschädigungsregelungen wie für die bisherigen Mitarbeiter der BFS weiter gelten.

Zu § 2

Absatz 1

Die Vorschrift entspricht § 4a Abs. 1 BFS-Gesetz. Die Aufsichtsfunktionen des „Flugsicherungsbetriebsdienstes" im Sinne von § 27c Abs. 1 Nr. 1 LuftVG stimmen mit denen des bisherigen Flugverkehrskontrolldienstes überein.

Absatz 2

Die Vorschrift entspricht der bisherigen Regelung in § 4a Abs. 2 BFS-Gesetz. Es wurde ferner der ab dem 1. Januar 1992 geltenden Änderung — Artikel 7 Nr. 3 Buchstabe a BeamtVGÄndG — des § 41 Abs. 2 Satz 2 Bundesbeamtengesetz Rechnung getragen, wonach auf Antrag des Beamten der Eintritt in den Ruhestand um zwei Jahre hinausgeschoben werden kann. Dies muß auch für Beamte im gehobenen Flugkontrolldienst gelten.

Absatz 3

Die Vorschrift entspricht im Grundsatz der bisherigen Regelung in § 4a Abs. 3 BFS-Gesetz und gilt auch für bisherige Beamte der Bundesanstalt für Flugsicherung, die für das Flugsicherungsunternehmen tätig sind. Satz 2 stellt klar, daß ein Beamter im Falle eines Hinausschiebens der Altersgrenze aus dienstlichen Gründen über das 53. Lebensjahr hinaus die Ruhegehaltserhöhung auch dann erhält, wenn er während der Dauer der Verlängerung der Dienstzeit dienstunfähig wird oder stirbt, ohne daß ein Dienstunfall vorlag.

Absatz 3 berücksichtigt ferner Artikel 11 Buchstabe a des BeamtVGÄndG vom 18. Dezember 1989 zur Änderung des § 4a Abs. 3 BFS-Gesetz. Es wird dadurch gewährleistet, daß die bisherigen Beamten der BFS als Beamte des LBA an den versorgungsrechtlichen Änderungen durch Artikel 11 des BeamtVGÄndG auch weiterhin teilhaben.

Absatz 4

Die Vorschrift entspricht der bisherigen Regelung in § 4a Abs. 4 BFS-Gesetz

Absätze 5 bis 7

Absatz 5 Satz 1 dient der Klarstellung; er enthält eine redaktionelle Anpassung von Artikel 1 Nr. 34 (§ 85 Abs. 1 BeamtVG) an Artikel 2 Nr. 21 (§ 94b Abs. 1 Satz 4 zweiter Halbsatz Soldatenversorgungsgesetz) im Rahmen des Gesetzes zur Änderung des Beamtenversorgungsgesetzes und sonstiger dienst- und versorgungsrechtlicher Vorschriften (BeamtVGÄndG) vom 18. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2218). Absatz 5 enthält ferner redaktionelle Folgeänderungen aus der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung.

Absätze 6 und 7 entsprechen Artikel 11 Buchstabe b des BeamtVGÄndG.

Zu § 3

Es wäre unvertretbar, „gestandenes" BFS-Personal nach oder zwecks Übernahme in das Flugsicherungsunternehmen nachträglich einer Erlaubnispflicht i. S. des § 4 Abs. 5 LuftVG zu unterwerfen. Die Überleitungsvorschrift befreit diese Personen davon. Dasselbe soll für die Personen gelten, die bisher an sog. Regionalflugplätzen als Beauftragte der Flugsicherung und im Rahmen des § 9 Abs. 4 BFS-Gesetz tätig geworden sind und weiterhin, über § 27d Abs. 4, § 31b Abs. 2 Satz 2 LuftVG tätig sein werden.

27. **Zu Artikel 7**

Die Änderungen sind Folgen aus der Aufhebung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung. Die ab 1. Januar 1992 im Beamtenversorgungsgesetz vorgesehenen Sonderregelungen für Fluglotsen werden gestrichen und in Artikel 6 Nr. 2 des Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (10. Änderungsgesetz) aufgenommen.

28. **Zu Artikel 8**

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

29. **Zu Artikel 9**

Die in Absatz 2 genannten Artikel dürfen nicht zum selben Zeitpunkt wie die übrigen Aritkel in Kraft treten. Zuvor werden Gründung und Inwerksetzung der GmbH geraume Zeit beanspruchen. Ihre Dauer läßt sich heute auch wegen der Neuartigkeit des gesamten Vorhabens nicht hinreichend absehen. Es ist zwar vorgesehen, die notwendigen Voraussetzungen (auch die Verkündung entsprechender Rechtsverordnungen) in-

nerhalb der nächsten zwei Jahre (ab Verkündung dieses Gesetzes) zu erfüllen. Art und Umfang der als sicher erwarteten Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Gründung des Flugsicherungsunternehmens lassen sich jedoch noch nicht absehen. Dennoch erscheint als frühester zweckmäßiger Termin für das Inkrafttreten der 1. Januar 1993 als vertretbar. Jedes frühere Datum würde einen Zeitdruck verursachen, der das im Interesse der Flugsicherheit erforderliche reibungslose Funktionieren der neuen Flugsicherungsorganisation unvertretbar in Frage stellen würde.

Für Beauftragte nach § 31c LuftVG (Artikel 1 Nr. 18) gilt dies deshalb nicht, weil verschiedene Vereine diese Aufgaben bereits wahrnehmen, allerdings auf einer Rechtsgrundlage (Allgemeinverfügung nach § 29 Abs. 1 LuftVG), die in ihrer Rechtswirksamkeit von der Rechtsprechung in Zweifel gezogen wird. Das bedeutet, daß diese Vereine zwar alsbald beauftragt werden sollten nach § 31c LuftVG, daß aber als Arbeitsgrundlage bis zum Erlaß der entsprechenden Rechtsverordnung weiterhin die Allgemeinverfügung dienen kann.

Ähnliches gilt für den Flugplankoordinator.

Anlage zur Begründung betr. Kosten

Der angestrebte möglichst geschlossene Übertritt des BFS-Personals zum Flugsicherungsunternehmen setzt nicht nur ein ausreichend attraktives Bezahlungsangebot voraus. Es muß auch eine annehmbare Regelung für die bis zum Übertritt erworbenen Versorgungsansprüche gefunden werden; hierfür gilt:

1. Ein Teil dieser Ansprüche wird durch Nachversicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung abgedeckt, wozu der Bund rechtlich verpflichtet ist.
   Gesamtkosten: 380 Mio. DM
2. Diesen Kosten steht ein Betrag von 235 Mio. DM (aufgezinst: 416 Mio. DM) gegenüber, der sich aus dem Flugsicherungsgebührenaufkommen seit 1971 für den Vorsorgeanteil der jeweiligen Kostengrundlage und den zwischenzeitlichen Pensionszahlungen ergibt.
3. Der verbleibende Teil der bisher erworbenen Versorgungsansprüche beläuft sich nach versicherungsmathematischen Berechnungen auf einen Gesamtwert von 741 Mio. DM.

   Ein Rechtsanspruch der Betroffenen gegenüber dem Bund zur Schließung dieser Lücke besteht nicht. Ohne eine positive Regelung ist das Ziel des Personalübertritts jedoch nicht erreichbar. Diese Aufgabe kann nicht als Vorbelastung auf das Flugsicherungsunternehmen überwälzt werden, da sich dieses ausschließlich aus Flugsicherungsgebühren finanzieren soll und nur eigene Leistungen, d. h. auch nur eigene Vorsorgeleistungen für die Gebührenberechnung geltend machen kann. Außerdem waren die bisherigen Vorsorgeverpflichtungen des Bundes bereits schon einmal Teil der Berechnungsgrundlage und sind deshalb von den Luftraumnutzern in der Höhe der jeweiligen Dekkungssätze getragen worden.

Lösungsalternativen:

a) Der Bund richtet einen Personalfonds von 741 Mio. DM ein.

b) Erst beim späteren Eintritt des individuellen Versorgungsfalles zahlt der Bund entsprechende Pensionen.

c) Bei entsprechend hoher Bezahlung durch das Flugsicherungsunternehmen wird es jedem einzelnen überlassen, die Lücke durch eine Versicherung selbst zu schließen.

Für Restaufgaben aus dem Bereich der aufzulösenden Bundesanstalt für Flugsicherung sind im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr (Einzelplan 12) die erforderlichen Planstellen und Stellen einzurichten.

Synoptische Darstellung des 10. Änderungsgesetzes LuftVG (nur LuftVG)

Geltende Fassung

Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Inhaltsübersicht

§ 1

(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung und durch die zur Durchführung dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

(2) Luftfahrzeuge sind Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Segelflugzeuge, Motorsegler, Frei- und Fesselballone, Drachen, Fallschirme, Flugmodelle und sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, insbesondere Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper.

§ 4

(1) Wer ein Luftfahrzeug führt oder bedient (Luftfahrer), bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis wird nur erteilt, wenn

Regierungsentwurf

Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Inhaltsübersicht

1.

§ 1

2. (1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

(2) Luftfahrzeuge sind

1. Flugzeuge
2. Drehflügler
3. Luftschiffe
4. Segelflugzeuge
5. Motorsegler
6. Frei- und Fesselballone
7. Drachen
8. Rettungsfallschirme
9. Flugmodelle
10. Luftsportgeräte
11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte.

Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper gelten als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden.

3.

Geltende Fassung	Regierungsentwurf
1. der Bewerber das vorgeschriebene Mindestalter besitzt, 2. der Bewerber seine Tauglichkeit nachgewiesen hat, 3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen, 4. der Bewerber eine Prüfung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal bestanden hat.	
(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 sind auf sonstiges Luftfahrtpersonal sinngemäß anzuwenden, soweit seine Tätigkeit auf Grund einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 4 erlaubnispflichtig ist.	
(3) Die Erlaubnis ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.	
(4) Bei Übungs- und Prüfungsflügen in Begleitung von Fluglehrern (§ 5 Abs. 3) gelten die Fluglehrer als diejenigen, die das Luftfahrzeug führen oder bedienen. Das gleiche gilt auch für Prüfungsratsmitglieder bei Prüfungsflügen und für Luftfahrer, die andere Luftfahrer in ein Luftfahrzeugmuster einweisen oder mit diesem vertraut machen, es sei denn, daß ein anderer als verantwortlicher Luftfahrzeugführer bestimmt ist. Bei Übungs- und Prüfungsflügen ohne Begleitung von Fluglehrern oder Prüfungsratsmitgliedern bedürfen Luftfahrer keiner Erlaubnis, wenn es sich um Flüge handelt, die von Fluglehrern oder Prüfungsratsmitgliedern angeordnet und beaufsichtigt werden.	**(5) Auf das Personal für die Flugsicherung** **a) in den Flugsicherungsbetriebsdiensten,** **b) bei Betrieb, Wartung und Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen** **sind Absatz 1 Nr. 1 bis 3 und Absatz 3 entsprechend anzuwenden. Voraussetzung ist ferner der Nachweis der Befähigung und Eignung gemäß einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 4 Nr. 4.**
§ 5	
(1) Wer es unternimmt, Luftfahrer auszubilden, bedarf unbeschadet der Vorschrift des Absatzes 3 der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.	4. a) (1) Wer es unternimmt, Luftfahrer **oder Personal für die Flugsicherung mit dem Ziel des Erwerbs der Erlaubnis** auszubilden, bedarf unbeschadet der Vorschrift des Absatzes 3 der Erlaubnis.
(2) Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann oder der Bewerber oder seine Ausbilder persönlich ungeeignet sind; ergeben sich später solche Tatsachen, so ist die Erlaubnis zu widerrufen. Die Erlaubnis kann außerdem widerrufen werden, wenn sie länger als ein Jahr nicht ausgenutzt worden ist.	
(3) Die praktische Ausbildung darf nur von Personen vorgenommen werden, die eine Lehrberechtigung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal besitzen (Fluglehrer).	4. b) (3) Die praktische Ausbildung **der Luftfahrer** darf nur von Personen vorgenommen werden, die eine Lehrberechtigung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal besitzen (Fluglehrer).
§ 9	
(1) Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Unberührt bleiben die Zuständigkeit des	5. Unberührt bleiben die Zuständigkeiten des Bundesministers für Verkehr nach **§ 27 d Abs. 1 Satz 2 und Absatz 4** und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden.

Geltende Fassung

Bundesministers für Verkehr nach § 9 Abs. 4 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden.

§ 12

(2) Nach Genehmigung eines Flughafens darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen. Die Zustimmung der Luftfahrtbehörden gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens der für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständigen Behörde verweigert wird. Ist die fachliche Beurteilung innerhalb dieser Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich, kann sie von der für die Baugenehmigung zuständigen Behörde im Benehmen mit der Bundesanstalt für Flugsicherung verlängert werden.

§ 16a

(1) Die Eigentümer und anderen Berechtigten von Bauwerken und von Gegenständen im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1, die die nach § 14 zulässige Höhe nicht überschreiten, haben auf Verlangen der Bundesanstalt für Flugsicherung zu dulden, daß die Bauwerke und Gegenstände in geeigneter Weise gekennzeichnet werden, wenn und insoweit dies zur Sicherung des Luftverkehrs erforderlich ist. Das Bestehen sowie der Beginn des Errichtens oder Abbauens von Freileitungen, Seilbahnen und ähnlichen Anlagen, die in einer Länge von mehr als 75 m Täler oder Schluchten überspannen oder Steilabhängen folgen und dabei die Höhe von 20 m über der Erdoberfläche überschreiten, sind der Bundesanstalt für Flugsicherung von den Eigentümern und anderen Berechtigten unverzüglich anzuzeigen.

§ 18a

(1) Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn die Bundesanstalt für Flugsicherung der obersten Luftfahrtbehörde des Landes gegenüber anzeigt, daß durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden. Die Bundesanstalt für Flugsicherung unterrichtet die oberste Luftfahrtbehörde des Landes über die Standorte aller Flugsicherungseinrichtungen und Bereiche um diese Anlagen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten die Bundesanstalt für Flugsicherung, wenn sie von der Planung derartiger Bauwerke Kenntnis erhalten.

Regierungsentwurf

6. Ist die fachliche Beurteilung innerhalb dieser Frist wegen des Ausmaßes der erforderlichen Prüfungen nicht möglich, kann sie von der für die Baugenehmigung zuständigen Behörde im Benehmen mit **der für die Flugsicherung zuständigen Stelle** verlängert werden.

Die Eigentümer und anderen Berechtigten von Bauwerken und von Gegenständen im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1, die die nach § 14 zulässige Höhe nicht überschreiten, haben auf Verlangen **der für die Flugsicherung zuständigen Stelle** zu dulden, daß die Bauwerke und Gegenstände in geeigneter Weise gekennzeichnet werden, wenn und insoweit dies zur Sicherung des Luftverkehrs erforderlich ist.

(1) Bauwerke dürfen nicht errichtet werden, wenn **die für die Flugsicherung zuständige Stelle** der obersten Luftfahrtbehörde des Landes gegenüber anzeigt, daß durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden. **Die für die Flugsicherung zuständige Stelle** unterrichtet die oberste Luftfahrtbehörde des Landes über die Standorte aller Flugsicherungseinrichtungen und Bereiche um diese Anlagen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind. Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder unterrichten **die für die Flugsicherung zuständige Stelle,** wenn sie von der Planung derartiger Bauwerke Kenntnis erhalten.

Geltende Fassung	Regierungsentwurf
(2) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen der Bundesanstalt für Flugsicherung zu dulden, daß Bauwerke, die den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen stören, in einer Weise verändert werden, daß Störungen unterbleiben, es sei denn, die Störungen können durch die Bundesanstalt für Flugsicherung mit einem Kostenaufwand verhindert werden, der nicht über dem Geldwert der beabsichtigten Veränderung liegt.	(2) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen **der für die Flugsicherung zuständigen Stelle** zu dulden, daß Bauwerke, die den Betrieb von Flugsicherungseinrichtungen stören, in einer Weise verändert werden, daß Störungen unterbleiben, es sei denn, die Störungen können durch **die für die Flugsicherung zuständige Stelle** mit einem Kostenaufwand verhindert werden, der nicht über dem Geldwert der beabsichtigten Veränderung liegt.
§ 19b*)	7.
(1) Die Unternehmer von Verkehrsflughäfen sind zur Sicherung des Flughafenbetriebs verpflichtet	
1. Flughafenanlagen, Bauwerke, Räume und Einrichtungen so zu erstellen und zu gestalten, daß die erforderliche bauliche und technische Sicherung und die sachgerechte Durchführung der personellen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen und die Kontrolle der nicht allgemein zugänglichen Bereiche ermöglicht werden; ausgenommen von dieser Verpflichtung sind Geräte zur Überprüfung von Fluggästen und von diesen mitgeführten Gegenständen sowie Bauwerke, Einrichtungen und Geräte zur Überprüfung von Post, aufgegebenem Gepäck, Fracht und Versorgungsgütern auf die in § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 genannten Gegenstände mittels technischer Verfahren;	
2. Post, aufgegebenes Gepäck, Fracht und Versorgungsgüter zur Durchführung der Maßnahmen nach § 29c Abs. 3 sicher zu transportieren und zu lagern;	
3. nicht allgemein zugängliche Bereiche und Anlagen vor unberechtigtem Zugang zu sichern und, soweit es sich um sicherheitsempfindliche Bereiche und Anlagen handelt, den Zugang nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten;	3. nicht allgemein zugängliche Bereiche und Anlagen vor unberechtigtem Zugang zu sichern und, soweit es sich um sicherheitsempfindliche Bereiche und Anlagen handelt, den Zugang nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten **und an der Feststellung ihrer Zuverlässigkeit durch die Luftfahrtbehörden mitzuwirken;**
4. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombendrohungen sind, auf Sicherheitspositionen zu verbringen, soweit hierzu nicht das Luftfahrtunternehmen gemäß § 20a Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 verpflichtet ist, und die Entladung sowie die Ver- und Entsorgung der Luftfahrzeuge durchzuführen.	
Die in Satz 1 Nr. 1 bis 4 aufgeführten Sicherungsmaßnahmen sind von dem Unternehmer in einem Luftsicherheitsplan darzustellen, welcher der Genehmigungsbehörde innerhalb einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Zulassung vorzulegen ist. Die Zulassung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig.	

Geltende Fassung

5. UNTERABSCHNITT

Enteignung

Regierungsentwurf

8.

5. UNTERABSCHNITT

Flugplankoordinierung und Flugsicherung

§ 27 a

(1) Flugplankoordinierung dient der vorausplanenden Verteilung nachgefragter Start- und Landezeiten auf die vorhandene Flugplatz- und Flugsicherungskapazität.

(2) Flugplankoordinierung ist zulässig für Flugplätze nach § 27 d Abs. 1 und für Flugplätze, bei denen die Nachfrage nach Start- und Landezeiten die Flugplatz- und Flugsicherungskapazität voraussichtlich zumindest zeitweise übersteigt.

(3) Start- und Landezeiten werden auf Antrag durch Erlaubnis einzelfallweise oder für die Dauer einer Flugplanperiode zugewiesen. Die Erlaubnis ist nur zu versagen, wenn die planbare Kapazität nicht ausreicht oder andere Flüge Vorrang haben. Aus der Zuweisung entsteht kein Rechtsanspruch gegen die Flugsicherung auf Einhaltung der zugewiesenen Start- und Landezeit.

(4) Für Flugplätze mit Flugplankoordinierung bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes und nach Anhörung des betreffenden Flugplatzunternehmers und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle die Anzahl der in einer Zeiteinheit im voraus planbaren Starts und Landungen (Koordinierungseckwert). Der Koordinationseckwert kann auf verschiedene Luftverkehrsarten aufgeteilt werden.

§ 27 b

(1) Vorrang haben:

1. Flüge zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen vor anderen Flügen,

2. bereits früher koordinierte Flüge vor erstmals geplanten Flügen,

3. häufige vergleichbare Flüge vor weniger häufigen Flügen während einer gesamten Flugplanperiode,

4. Flüge nach Instrumentenflugregeln vor Flügen nach Sichtflugregeln.

(2) Von der Vorrangregelung kann abgewichen werden aus Gründen der öffentlichen Interessen, insbesondere der hoheitlichen Interessen, der öffentlichen Verkehrsinteressen, der Verpflichtungen aus völkerrechtlichen Verträgen, der Erfordernissse des regionalen Luftverkehrs und des Geschäftsflugverkehrs.

§ 27 c

(1) Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

Geltende Fassung	Regierungsentwurf

(2) Sie umfaßt insbesondere folgende Aufgaben:

1. die Flugsicherungsbetriebsdienste, zu denen gehören

a) die Flugverkehrskontrolle zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen,

b) die Verkehrsflußregelung und die Steuerung der Luftraumnutzung,

c) die Flugberatung, ausgenommen Flugwetterberatung,

d) die Mitwirkung beim Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,

e) die Übermittlung von Flugsicherungsinformationen,

2. die flugsicherungstechnischen Dienste, zu denen gehören

a) die Beschaffung, der Einbau und die Abnahme der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,

b) der Betrieb, die Instandhaltung und die Überwachung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen,

c) die Entwicklung und Pflege der Anwendungsprogramme in der elektronischen Datenverarbeitung für die Flugsicherung,

3. die Planung und die Erprobung von Verfahren und Einrichtungen für die Flugsicherung,

4. die Sammlung und die Bekanntgabe von Nachrichten für die Luftfahrt sowie die Herstellung und die Herausgabe der Karten für die Luftfahrt.

§ 27d

(1) Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen sind für die Flughäfen Bremen, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart vorzuhalten. Für weitere Flugplätze gilt dies, wenn der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen des Bundes anerkannt hat.

(2) Die Flugplatzunternehmer sind auf Verlangen des Bundesministers für Verkehr im erforderlichen Umfang verpflichtet,

1. die baulichen und räumlichen Voraussetzungen für Zwecke der Flugsicherung zu schaffen und zu erhalten, die hierfür benötigten Grundstücke zur Verfügung zu stellen und die Verlegung und Instandhaltung von Kabelverbindungen auf ihren Grundstücken zu dulden,

Geltende Fassung | Regierungsentwurf

2. dem Flugsicherungspersonal die Mitbenutzung der an den Flugplätzen bestehenden Infrastruktur zu ermöglichen,

3. die von ihnen überlassenen Bauten und Räume mit Energie und Wasser zu versorgen, sie zu heizen und zu klimatisieren, sonstige Versorgungsleistungen zu erbringen und die notwendige Entsorgung sicherzustellen.

Außerhalb der Flugplätze gilt dies nur, soweit die Anlagen und Einrichtungen der Flugsicherung dem Start- und Landevorgang dienen.

(3) Die sich aus der Erfüllung der Pflichten nach Absatz 2 ergebenden Selbstkosten werden den Flugplatzunternehmern von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle erstattet.

(4) Wird für einen Flugplatz ein Bedarf nach Absatz 1 Satz 2 vom Bundesminister für Verkehr nicht anerkannt, können auf diesem Flugplatz auf Antrag und zu Lasten des Flugplatzunternehmers, oder wenn auf andere Weise die volle Dekkung der Kosten ohne Inanspruchnahme des Bundes sichergestellt ist, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorgehalten werden. Dies gilt jedoch nur, wenn die örtlichen Voraussetzungen erfüllt und andere Belange der Flugsicherung nicht beeinträchtigt werden. Absatz 2 ist anzuwenden.

5. UNTERABSCHNITT

Enteignung

9. *6. UNTERABSCHNITT*

Enteignung

6. UNTERABSCHNITT

Gemeinsame Vorschriften

7. UNTERABSCHNITT

Gemeinsame Vorschriften

§ 29

(1) Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht) ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden. Sie können in Ausübung der Luftaufsicht Verfügungen erlassen. Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Fluglärm oder durch Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung von Flugplätzen dürfen nur im Benehmen mit den für den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden getroffen werden.

(2) Die Luftfahrtbehörden können diese Aufgaben auf andere Stellen übertragen oder sich anderer geeigneter Personen als Hilfsorgane für bestimmte Fälle bei der Wahrnehmung der Luftaufsicht bedienen.

10. (1) Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht) ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden **und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle.** Sie können in Ausübung der Luftaufsicht Verfügungen erlassen. Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Fluglärm oder durch Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung von Flugplätzen dürfen nur im Benehmen mit den für den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden getroffen werden.

Geltende Fassung	Regierungsentwurf
§ 29a	
Die für die Durchführung der Luftaufsicht auf Flugplätzen erforderlichen Räume hat der Unternehmer des Flugplatzes gegen Vergütung seiner Selbstkosten bereitzustellen und zu unterhalten. Auf Flugplätzen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, hat der Unternehmer des Flugplatzes die Kosten der Luftaufsicht zu tragen. Die Vorschriften des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung bleiben unberührt.	11. Die für die Durchführung der Luftaufsicht auf Flugplätzen erforderlichen Räume hat der Unternehmer des Flugplatzes gegen Vergütung seiner Selbstkosten bereitzustellen und zu unterhalten. Auf Flugplätzen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, hat der Unternehmer des Flugplatzes die Kosten der Luftaufsicht zu tragen. **§ 27d bleibt unberührt.**
§ 29b	12.
(1) Flugplatzhalter, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.	
(2) Die Luftfahrtbehörden haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.	(2) Die Luftfahrtbehörden **und die für die Flugsicherung zuständige Stelle** haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.
§ 29c	
(1) Der Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden. Die örtliche Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden erstreckt sich insoweit auf das Flugplatzgelände. Soweit die Wahrnehmung dieser Aufgaben die Durchsuchung von Personen und des von ihnen mitgeführten Gepäcks erfordert, können sich die Luftfahrtbehörden geeigneter Personen im Geltungsbereich der Tarifverträge des öffentlichen Dienstes als Hilfsorgane bedienen, die unter ihrer Aufsicht tätig sein müssen.	13. Soweit die Wahrnehmung dieser Aufgaben die Durchsuchung von Personen und des von ihnen mitgeführten Gepäcks erfordert, können sich die Luftfahrtbehörden **geeigneter Personen als Hilfsorgane** bedienen, die unter ihrer Aufsicht tätig sein müssen.
	14. § 29d
	(1) Die Luftfahrtbehörden entscheiden, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang zu den sicherheitsempfindlichen Bereichen und Anlagen gemäß § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 zu erteilen ist.
	(2) Die Luftfahrtbehörden führen die Überprüfung der Zuverlässigkeit dieser Personen sowie der Personen, die nach § 29c Abs. 1 Satz 3 als Hilfsorgane eingesetzt werden sollen, durch. Zu diesem Zweck dürfen ihnen insbesondere bei den Sicherheits- und Strafverfolgungsbehörden vorhandene, für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsame Informationen auf Ersuchen übermittelt werden. Der nach § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 verpflichtete Flugplatzunternehmer teilt der Luftfahrtbehörde die bei ihm vorhandenen Informationen über die Betroffenen mit. Die Luftfahrt-

Geltende Fassung | Regierungsentwurf

behörde gibt dem Betroffenen die Gelegenheit, sich zu den eingeholten Auskünften zu äußern, wenn diese Zweifel an der Zuverlässigkeit begründen.

(3) Die Luftfahrtbehörden dürfen die für den Zweck der Überprüfung erhobenen Informationen nicht für andere Zwecke verwenden. Sie dürfen dem nach § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 verpflichteten Flugplatzunternehmer nur das Ergebnis der Überprüfung übermitteln, es sei denn, die Kenntnis weiterer Informationen ist für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens im Zusammenhang mit der Überprüfung erforderlich.

§ 29d

Die Grundrechte der Freiheit der Person (Artikel 2 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes), des Brief-, Post- und Fernmeldegeheimnisses (Artikel 10 des Grundgesetzes) sowie der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) werden nach Maßgabe dieses Gesetzes eingeschränkt.

15. § 29e

(Text unverändert)

§ 30

(1) Die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz, die Polizei sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes — ausgenommen die §§ 12, 13 und 15 bis 19 — und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Das in § 8 vorgesehene Planfeststellungverfahren entfällt, wenn militärische Flugplätze angelegt oder geändert werden sollen. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist. Hinsichtlich der Ausnahmebefugnisse der Polizei bleiben auch die §§ 6 bis 10 unberührt.

16. (Text unverändert)

(2) Die Verwaltungszuständigkeiten auf Grund dieses Gesetzes werden für den Dienstbereich der Bundeswehr und, soweit völkerrechtliche Verträge nicht entgegenstehen, der stationierten Truppen durch Dienststellen der Bundeswehr nach Bestimmungen des Bundesministers der Verteidigung wahrgenommen. Der Bundesminister der Verteidigung erteilt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr die Erlaubnisse nach § 2 Abs. 7 und § 27 Abs. 1 und 2 auch für andere militärische Luftfahrzeuge. Bei militärischen Flugplätzen treten an die Stelle der in den §§ 12, 13 und 15 bis 19 genannten Luftfahrtbehörden die Behörden der Bundeswehrverwaltung.

(3) Bei der Anlegung und wesentlichen Änderung militärischer Flugplätze auf Gelände, das nicht durch

a) (2) Die Verwaltungszuständigkeiten auf Grund dieses Gesetzes werden für den Dienstbereich der Bundeswehr und, soweit völkerrechtliche Verträge nicht entgegenstehen, der stationierten Truppen durch Dienststellen der Bundeswehr nach Bestimmungen

aa) des Bundesministers der Verteidigung wahrgenommen. **Sie umfassen auch die militärische Flugsicherung sowie die Aufgaben der Luftaufsicht über militärische Luftfahrzeugführer aus dem Dienstbereich nach Satz 1 in militärischen Luftfahrzeugen auf militärischen Flugplätzen und im Fluge, ausgenommen im Flugplatzverkehr an zivilen Flugplätzen. Der**

Geltende Fassung	Regierungsentwurf
Maßnahmen auf Grund des Landbeschaffungsgesetzes beschafft zu werden braucht, sind die Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere des zivilen Luftverkehrs, nach Anhörung der Regierungen der Länder, die von der Anlegung oder Änderung betroffen werden, angemessen zu berücksichtigen. Der Bundesminister der Verteidigung kann von der Stellungnahme dieser Länder nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr abweichen; er unterrichtet die Regierungen der betroffenen Länder von seiner Entscheidung. Wird Gelände für die Anlegung und wesentliche Änderung militärischer Flugplätze nach den Vorschriften des Landbeschaffungsgesetzes beschafft, findet allein das Anhörungsverfahren nach § 1 Abs. 2 des Landbeschaffungsgesetzes statt; hierbei sind insbesondere die Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs angemessen zu berücksichtigen.	**Bundesminister der Verteidigung und nach seiner Bestimmung Dienststellen der Bundeswehr sind zuständig für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten dieser Luftfahrzeugführer in militärischen Luftfahrzeugen.** Der Bundesminister der Verteidigung erteilt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr die Erlaubnisse nach § 2 Abs. 7 und § 27 Abs. 1 und 2 auch für andere militärische Luftfahrzeuge. Bei militärischen Flugplätzen treten an die Stelle der in den §§ 12, 13, 15 bis bb) 19 **und 31 b** genannten Luftfahrtbehörden **und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle** die Behörden der Bundeswehrverwaltung. b) Der Bundesminister der Verteidigung kann von der Stellungnahme dieser Länder **hinsichtlich der Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs** nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr abweichen;
§ 31 (1) Die Aufgaben des Bundes nach diesem Gesetz werden, soweit es nichts anderes bestimmt, von dem Bundesminister für Verkehr oder einer von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen. Erfolgt die Bestimmung durch Rechtsverordnung, so bedarf diese nicht der Zustimmung des Bundesrates. Das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung und das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt bleiben unberührt.	17. a) Das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt bleibt unberührt.
(2) Die Länder führen nachstehende Aufgaben dieses Gesetzes im Auftrage des Bundes aus:	
1. die Erteilung der Erlaubnis für Privatflugzeugführer, Berufsflugzeugführer 2. Klasse, nicht berufsmäßige Führer von Drehflüglern, Führer von Motorseglern, Segelflugzeugführer, Freiballonführer und Fallschirmabspringer, Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen und sonstigem verkehrszulassungspflichtigen Luftfahrtgerät sowie die Erteilung der Berechtigungen nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal an diese Personen (§ 4);	b) aa) 1. die Erteilung der Erlaubnis für Privatflugzeugführer, Berufsflugzeugführer 2. Klasse, nicht berufsmäßige Führer von Drehflüglern, Führer von Motorseglern, Segelflugzeugführer, Freiballonführer, Steuerer von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen und sonstigem verkehrszulassungspflichtigen Luftfahrtgerät sowie die Erteilung der Berechtigungen nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal an diese Personen (§ 4);
4. die Genehmigung von Flugplätzen, mit Ausnahme der Prüfung und Entscheidung, inwieweit durch die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden (§ 6);	bb) 4. die Genehmigung von Flugplätzen, mit Ausnahme der Prüfung und Entscheidung, inwieweit durch die Anlegung und den Betrieb eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden (§ 6) **sowie die Genehmigung der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnungen;** cc) 15a. die **Mitwirkung bei der Bestimmung der Koordinationseckwerte (§ 27a Abs. 4);**

Geltende Fassung	Regierungsentwurf
18. die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht der Bundesanstalt für Flugsicherung oder dem Luftfahrt-Bundesamt übertragen ist (§ 29);	dd) 18. die Ausübung der Luftaufsicht (§ 29 **Abs. 1**), soweit diese nicht der **Bundesminister für Verkehr aufgrund gesetzlicher Regelung selbst oder die für die Flugplankoordinierung, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen im Rahmen ihrer Aufgaben ausüben.**
(3) Die Entscheidungen in den Fällen des Absatzes 2 Nr. 4, 6 bis 10 und 12 werden auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme der Bundesanstalt für Flugsicherung getroffen.	c) (3) Die Entscheidungen in den Fällen des Absatzes 2 Nr. 4, 6 bis 10 und 12, **ausgenommen die Genehmigungen der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnungen,** werden auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme **der für die Flugsicherung zuständigen Stelle** getroffen.

18.

§ 31 a

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates natürliche oder juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung der in § 27 a genannten Aufgaben der Flugplankoordinierung zu beauftragen (Flugplankoordinator).

§ 31 b

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden, mit der Wahrnehmung von in § 27 c genannten Aufgaben der Flugsicherung zu beauftragen (Flugsicherungsunternehmen), soweit sie nicht von der Bundeswehr und den stationierten Truppen wahrgenommen werden. Absatz 2 Satz 2 bleibt unberührt.

(2) Wenn der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf im Sinne des § 27 d Abs. 1 Satz 2 anerkennt, ist das Flugsicherungsunternehmen verpflichtet, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang auf dem entsprechenden Flugplatz vorzuhalten. Das gleiche gilt im Falle des § 27 d Abs. 4, soweit nicht der Bundesminister für Verkehr geeignete natürliche Personen mit der Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 Nr. 1 und 2 beauftragt; diese Beauftragten unterstehen der Fachaufsicht des Flugsicherungsunternehmens.

(3) Werden zur Erfüllung des Auftrags Grundstücke des Bundes oder dem Bund zustehende Rechte an Grundstücken auf ein Flugsicherungsunternehmen übertragen, so erwirbt das Flugsicherungsunternehmen mit der Unterzeichnung der entsprechenden Verträge oder zu einem in dem jeweiligen Vertrag bestimmten späteren Zeitpunkt das Eigentum an den übertragenen Grundstücken oder die sonstigen Rechte an Grundstücken. Dies gilt auch für Rechte, die

Geltende Fassung | Regierungsentwurf

durch Gesetz für unübertragbar erklärt worden sind. Die §§ 313, 873 und 925 des Bürgerlichen Gesetzbuches sind nicht anzuwenden. Zum Nachweis des Übergangs des Eigentums oder des sonstigen Rechts gegenüber dem Grundbuchamt genügt eine entsprechende Erklärung des Bundesministers für Verkehr; die Erklärung muß den Erfordernissen der §§ 28, 29 Abs. 3 der Grundbuchordnung entsprechen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, in Anlehnung an die Grundsätze des Absatzes 3 in einer Rechtsverordnung über die Beendigung des Auftrags auch Regelungen über den Übergang des Eigentums an Grundstücken oder den Übergang von sonstigen Rechten an Grundstücken vom Flugsicherungsunternehmen auf den Bund zu treffen. In der Rechtsverordnung ist sicherzustellen, daß Gläubiger durch diese Art der Übertragung nicht benachteiligt werden.

(5) Für Gebühren und Auslagen nach § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 ist das Flugsicherungsunternehmen Kostengläubiger, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist. Bei der Einziehung der Gebühr im Sinne des Artikels 3 des Gesetzes vom 2. Februar 1984 zu dem Protokoll vom 12. Februar 1981 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt EUROCONTROL vom 13. Dezember 1960 und zu der Mehrseitigen Vereinbarung vom 12. Februar 1981 über Flugsicherungs-Streckengebühren (BGBl. II, 1984, S. 69) tritt das Flugsicherungsunternehmen an die Stelle der Bundesrepublik Deutschland, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist.

(6) Einnahmeausfälle aus Kostenbefreiungen bei Inanspruchnahme von Streckennavigationsdiensten und Streckennavigationseinrichtungen der Flugsicherung bei der Benutzung des Luftraums der Informationsgebiete der Bundesrepublik Deutschland, soweit sie durch Beschlüsse der Erweiterten Kommission der Organisation EUROCONTROL festgelegt sind, werden dem Flugsicherungsunternehmen durch den Bund erstattet. Entsprechendes gilt für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug auf den in § 27d Abs. 1 genannten Flughäfen durch

a) militärische Luftfahrzeuge der NATO-Mitgliedstaaten;

b) militärische Luftfahrzeuge anderer als NATO-Mitgliedstaaten, die von Kosten befreit sind;

c) Luftfahrzeuge bei Ausbildungs- und Prüfungsflügen zum Erwerb und zur Erneuerung einer nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal zu erteilenden oder erteilten Erlaubnis oder Berechtigung für Luftfahrer, wenn bei diesen Flügen weder Fluggäste noch Fracht befördert werden.

Geltende Fassung

Regierungsentwurf

Die Vorschrift des § 8 Abs. 4 des Verwaltungskostengesetzes ist auch für Amtshandlungen des Flugsicherungsunternehmens anzuwenden.

§ 31 c

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung folgender Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch Luftsportgeräte zu beauftragen:

1. Muster- und Verkehrszulassung (§ 2),

2. Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrtpersonal (§ 4),

3. Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung (§ 5),

4. Rücknahme und Widerruf der in Nummern 1 bis 3 genannten Verwaltungsakte,

5. Aufsicht über den Betrieb von Luftsportgeräten auf Flugplätzen und Geländen, die ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen,

6. Erhebung von Kosten nach der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung.

§ 31 d

(1) Die Übertragung von Aufgaben nach den §§ 31 a bis 31 c ist nur zulässig, wenn der zu Beauftragende einwilligt und hinreichende Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgabe bietet. Sind diese Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, wird die Beauftragung ohne Entschädigung zurückgezogen.

(2) Die Beauftragten nach den §§ 31 a und 31 c arbeiten nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr und unterstehen seiner Rechts- und Fachaufsicht. Der Beauftragte nach § 31 b untersteht der Rechtsaufsicht des Bundesministers für Verkehr und seiner Fachaufsicht bei der Wahrnehmung der Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 Nr. 1. Der Bundesminister für Verkehr kann im Falle des § 31 c die Rechts- und Fachaufsicht auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen. Die Aufsichtsbehörde kann Berichte und die Vorlage von Aufzeichnungen aller Art verlangen. Beauftragte der Aufsichtsbehörde sind berechtigt, die Anlagen und Betriebsräume des Beauftragten während der Dienstzeit zu betreten.

(3) Die Beauftragten wenden das Verwaltungskostengesetz, das Verwaltungszustellungsgesetz und das Verwaltungsvollstreckungsgesetz an, soweit nicht in diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist.

Geltende Fassung	Regierungsentwurf
	(4) Gegen die Entscheidungen des Beauftragten im Rahmen seines Auftrags ist der Widerspruch statthaft. Hilft der Beauftragte nicht ab, so entscheidet die Aufsichtsbehörde. In den Fällen der §§ 31 b und 31 c ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Beauftragten, zu richten, im Falle des § 31 a gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr; ist im Falle des § 31 b Abs. 2 Satz 2 eine natürliche Person beauftragt, so ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu richten, vertreten durch die für die Flugsicherung zuständige Stelle.
§ 32	19.
(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Rechtsverordnungen über	
2. die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Luftfahrzeuge und des sonstigen Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge,	a) aa) 2. — entfällt —
4. den Kreis der Personen, die einer Erlaubnis nach diesem Gesetz bedürfen, einschließlich der Ausbilder und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung dieser Personen, sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung.	bb) 4. den Kreis der Personen **(ausgenommen Personal für die Flugsicherung),** die einer Erlaubnis nach diesem Gesetz bedürfen, einschließlich der Ausbilder und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung dieser Personen, sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung.
13. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen, insbesondere Prüfungen und Untersuchungen nach diesem Gesetz, dem Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung, dem Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt oder nach den auf diesen Gesetzen beruhenden Rechtsvorschriften. In der Rechtsverordnung kann festgelegt werden, daß bei Auslagen Kostengläubiger auch derjenige Rechtsträger ist, bei dessen Behörde die Auslagen entstehen. Sie bestimmt ferner die gebührenpflichtigen Tatbestände und kann dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorsehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden	cc) 13. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen, insbesondere Prüfungen und Untersuchungen nach diesem Gesetz, dem Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt oder nach den auf diesen Gesetzen beruhenden Rechtsvorschriften. In der Rechtsverordnung kann festgelegt werden, daß bei Auslagen Kostengläubiger auch derjenige Rechtsträger ist, bei dessen Behörde die Auslagen entstehen. Sie bestimmt ferner die gebührenpflichtigen Tatbestände und kann dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorsehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen,

Geltende Fassung	Regierungsentwurf
Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden,	daß der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden. **In der Rechtsverordnung können die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend von den Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes geregelt werden. Soweit die Rechtsverordnung Kosten für Aufgaben der Luftfahrtbehörden nach § 20c regelt, kann sie eine Auskunftspflicht der Kostenschuldner über die Zahl der betroffenen Fluggäste enthalten,**
14. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung. Nummer 13 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend. In der Rechtsverordnung kann ferner festgelegt werden, daß die Kosten von der Bundesanstalt für Flugsicherung oder von EUROCONTROL erhoben werden können,	dd) — entfällt —
	ee) **17. die Durchführung der Flugplankoordinierung nach den §§ 27a und b notwendigen Einzelheiten, insbesondere an welchen Flugplätzen Start- und Landezeiten zu koordinieren sind, welche Luftverkehrsarten der Koordinierungspflicht unterliegen, die Verfahren zur Durchführung der Flugplankoordinierung und zur Erhebung der Kosten für ihre Inanspruchnahme sowie die Ausgestaltung der Vorrangregelung,**
	18. die Genehmigung der Regelungen der Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen und für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen auf Flugplätzen.
Rechtsverordnungen nach Nummer 9a, soweit sie die Genehmigung von Beförderungsentgelten betreffen, und nach den Nummern 13 und 14 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft erlassen; die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts bleiben unberührt.	ff) Rechtsverordnungen nach Nummer 9a, soweit sie die Genehmigung von Beförderungsentgelten betreffen, und **nach der Nummer 13** werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft erlassen; die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts bleiben unberührt.
	gg) **Rechtsverordnungen nach Nummer 17 werden erlassen im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Verteidigung, soweit mit ihnen Flüge militärischer Luftfahrzeuge, mit dem Bundesminister des Innern, soweit mit ihnen Flüge des Bundesgrenzschutzes oder der Polizei der Flugplankoordinierung unterworfen werden sollen.**

Geltende Fassung

(2 a) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen nach den §§ 19 b und 20 a zu erlassen. In den Rechtsverordnungen können insbesondere Einzelheiten über den Inhalt der Luftsicherheitspläne festgelegt werden. Es kann ferner bestimmt werden, daß der Bundesminister für Verkehr von den vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen kann, soweit Sicherheitsbelange dies gestatten.

(3) Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie der Durchführung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dienen. Das gleiche gilt für den Erlaß der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften für Luftfahrtgerät, die von dem in § 3 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vorgesehenen Ausschuß dem Bundesminister für Verkehr zum Erlaß vorgeschlagen werden. Der Bundesminister für Verkehr kann die Befugnis, die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendigen Einzelheiten über die Durchführung der Verhaltensvorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 sowie über die Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften zu regeln, auf die Bundesanstalt für Flugsicherung und das Luftfahrt-Bundesamt übertragen.

Regierungsentwurf

b) (2 a) Der Bundesminister für Verkehr **erläßt** im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern und mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen **über**

1. **die** Durchführung der Sicherungsmaßnahmen nach den §§ 19 b und 20 a. In den Rechtsverordnungen können insbesondere Einzelheiten über den Inhalt der Luftsicherheitspläne festgelegt werden. Es kann ferner bestimmt werden, daß der Bundesminister für Verkehr von den vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen kann, soweit Sicherheitsbelange dies gestatten;

2. **Einzelheiten der Überprüfung nach § 29 d.**

c) (3) Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie der Durchführung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dienen. **Das gleiche gilt für Rechtsverordnungen, die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendigen Einzelheiten über die Durchführung der Verhaltensvorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 und von Verordnungen, die die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendigen Einzelheiten über die Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften nach Absatz 4 Satz 1 Nr. 1 regeln, und über die Durchführung der Ausbildungs- und Prüfvorschriften für Luftfahrtpersonal nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 und 5 regeln. Der Bundesminister für Verkehr kann die Ermächtigung zum Erlaß von Verordnungen nach Satz 2 durch Rechtsverordnung auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen.**

d) **(4) Der Bundesminister für Verkehr erläßt ohne Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen über**

1. **die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Luftfahrzeuge und des sonstigen Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge;**

2. **Art, Umfang, Beschaffenheit und Betrieb der Anlagen, Einrichtungen und Geräte für die Flugsicherung und der Flugsicherungsausrüstung an Bord;**

3. **Art und Durchführung der Flugsicherung;**

4. **die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des nach diesem Gesetz erlaub-**

Geltende Fassung

Regierungsentwurf

nispflichtigen Personals für die Flugsicherung und seiner Ausbilder, die Art, den Umfang und die fachlichen Voraussetzungen der Erlaubnisse, sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Rücknahme und Widerruf oder Beschränkung;

5. die Ausbildung von Personal für die Flugsicherung und den Betrieb entsprechender Ausbildungsstätten;

6. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für die Inanspruchnahme

a) von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung,

b) der Flugplankoordinierung.

Die Gebührensätze sind so zu bemessen, daß der gesamte Aufwand für die Flugsicherung und für die Flugplankoordinierung gedeckt wird. Absatz 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 2, 3, 4 (zweiter Halbsatz) und 5 gilt entsprechend. In der Rechtsverordnung kann festgelegt werden, daß die Kosten von dem Flugsicherungsunternehmen oder von EUROCONTROL beziehungsweise von dem Flugplankoordinator erhoben werden können.

Rechtsverordnungen, die sich auf die Art und Beschaffenheit von funktechnischen Anlagen, Einrichtungen und Geräten für die Flugsicherung und für die Flugsicherungsausrüstung an Bord beziehen, sind im Benehmen mit dem Bundesminister für Post und Telekommunikation zu erlassen. Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nr. 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft erlassen; die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt.

e) (5) Der Bundesminister für Post und Telekommunikation erläßt die zur Durchführung dieses Gesetzes . . .
— (letzter Satz gestrichen) —

f) (6) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die zur Durchführung dieses Gesetzes . . .

Geltende Fassung:

§ 63

Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, soweit dieses Gesetz nicht von Landesbehörden ausgeführt wird,

1. die Bundesanstalt für Flugsicherung im Bereich der ihr übertragenen Aufgaben,

Regierungsentwurf:

20. „§ 63

Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, soweit dieses Gesetz nicht von Landesbehörden ausgeführt wird,

1. das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen sind oder für die der Bundesminister für Verkehr zuständig ist,

Geltende Fassung	Regierungsentwurf
2. das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen sind oder für die der Bundesminister für Verkehr zuständig ist.	**2. der Bundesminister für Verkehr im Bereich der Beauftragungen nach den §§ 31 a bis c; der Bundesminister für Verkehr kann seine Zuständigkeit durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates auf eine andere Behörde oder sonstige Stelle übertragen."**

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Artikel 1 Nr. 3** (§ 4 Abs. 5 LuftVG)

   In Artikel 1 Nr. 3 ist in § 4 Abs. 5 die Angabe „Absatz 1 Nr. 1" durch die Angabe „Absatz 1 Satz 1, 2 Nr. 1" zu ersetzen.

   Begründung

   Notwendige Präzisierung der Verweisung.

2. **Artikel 1 Nr. 7**

   Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob auch die Mitarbeiter der Luftfahrtunternehmen, die sicherheitsempfindliche Bereiche und Anlagen in dem nicht allgemein zugänglichen Teil des Flughafens betreten dürfen, wie die Mitarbeiter der Unternehmer von Verkehrsflughäfen mit entsprechender Berechtigung überprüft werden sollen.

   Wenn dies bejaht wird, müßte § 20a Abs. 1 Nr. 2 erster Halbsatz eine Ergänzung erhalten, wie sie in dem Gesetzentwurf für § 19b Abs. 1 Nr. 3 vorgesehen ist. Darüber hinaus müßte § 29d (neu) entsprechend ergänzt werden.

   Begründung

   Durch die Novellierung des § 19b und den neuen § 29d sollen Rechtsgrundlagen geschaffen werden für die Zuverlässigkeitsüberprüfung des Personals der Verkehrsflughäfen, die Zutritt zu sicherheitsempfindlichen Bereichen erhalten. Sollte sich die Notwendigkeit ergeben, auch die Mitarbeiter der Luftfahrtunternehmen, die eine entsprechende Berechtigung haben, zu überprüfen, bedarf es der dargelegten Ergänzungen des LuftVG, denn anderenfalls müßte aus dem „Schweigen des Gesetzgebers" geschlossen werden, daß solche Überprüfungen nicht mehr zulässig sind.

3. **Artikel 1 Nr. 7a, 17, 19a** (§§ 27, 31, 61 LuftVG)

   a) In Artikel 1 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:

      ‚7a. § 27 wird wie folgt geändert:

      a) Absatz 2 wird gestrichen.

      b) Absatz 3 wird Absatz 2 und erhält folgende Fassung:

         „(2) Die Erlaubnis nach Absatz 1 kann allgemein oder im Einzelfall erteilt werden; sie kann mit Auflagen verbunden und befristet werden."

      c) Absatz 4 wird Absatz 3.'

   b) In Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe b ist nach Doppelbuchstabe bb folgender Doppelbuchstabe bb_1 einzufügen:

      „bb_1) Nummer 15 wird gestrichen."

   c) In Artikel 1 ist in Nummer 17 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc wie folgt zu fassen:

      ‚cc) Nach Nummer 14 wird folgende Nummer 15 — neu — eingefügt:

      „15. die Mitwirkung bei der Bestimmung der Koordinationseckwerte (§ 27a Abs. 4);"'.

   d) In Artikel 1 ist nach Nummer 19 folgende Nummer 19a einzufügen:

      „19a. § 61 wird gestrichen."

   Begründung

   Das Luftverkehrsgesetz in der geltenden Fassung verbietet in § 27 das Fotografieren aus Luftfahrzeugen außerhalb des Fluglinienverkehrs und droht für Verstöße in § 61 eine Geldbuße bis zu 5 000 DM an. Nach § 31 Abs. 2 Nr. 15 führen die Länder diese Aufgabe im Auftrage des Bundes aus (Erlaubnis- und Freigabeverfahren, Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeiten).

   Die Aufspaltung zwischen Fluglinienverkehr und anderen Luftverkehrsarten hat sich im Zeitalter des Massentourismus per Charterflug überlebt. Angesichts der heutigen Satelliten- und Fototechniken ist darüber hinaus der Grund für diese Vorschrift entfallen.

   Die vorgesehene Streichung von § 27 Abs. 2, § 61 und § 31 Abs. 2 Nr. 15 des Luftverkehrsgesetzes führt zu einem Abbau von überflüssigem Verwaltungsaufwand.

4. **Artikel 1 Nr. 8** (§ 27b Abs. 1 Nr. 2 LuftVG)

   In Artikel 1 Nr. 8 ist in § 27b Abs. 1 die Nummer 2 wie folgt zu fassen:

   „2. Flüge, die in das gleiche Zielgebiet zu den gleichen Flugzeiten und Verkehrstagen bereits in früheren Flugplanperioden koordiniert und durchgeführt werden,".

   Begründung

   Zur Besitzstandswahrung ist es erforderlich, die Fortsetzung bereits früher durchgeführter Flüge vor neuen Flügen zu bevorzugen. Dies entspricht der internationalen Praxis. Um einem Mißbrauch vorzubeugen, ist es erforder-

lich, den Begriff „Flüge" zu konkretisieren. Es ist z. B. nicht vertretbar, eine Besitzstandswahrung auch dann zu begründen, wenn eine Luftverkehrsgesellschaft bereits früher koordinierte Flüge in der Weise verändern möchte, daß zu der gleichen Zeit ein Interkontinentalflug durch einen Inlandsflug ersetzt werden soll. Dieser Fall muß genauso behandelt werden wie ein erstmals geplanter Flug.

Durch die Konkretisierung des Begriffs „Flüge" wird der Umfang der Slots, für die eine Besitzstandswahrung zu gewähren ist, reduziert. Damit wird in größerem Umfange die Möglichkeit eröffnet, den öffentlichen Interessen nach § 27b Abs. 2 tatsächlich Vorrang einzuräumen.

5. **Artikel 1 Nr. 8** (§ 27d Abs. 1 Satz 2 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 8 sind in § 27d Abs. 1 Satz 2 die Worte „des Bundes" zu streichen.

Begründung

Eine neuorganisierte Flugsicherung wird sich neuen Aufgaben zu stellen haben. Die Vorhaltung von Flugsicherungsbetriebsdiensten und den dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen kann nicht auf den „Status quo" festgeschrieben werden. Dieser Tatsache trägt der Gesetzentwurf der Bundesregierung im Grundsatz durch die Regelung in § 27d Abs. 1 Satz 2 Rechnung. Nach der im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelung sind Flugsicherungsbetriebsdienste und die dazu erforderlichen Einrichtungen auch auf weiteren Flugplätzen vorzuhalten, wenn der Bundesminister für Verkehr einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit — das ist unstrittig — und aus verkehrspolitischen Interessen des Bundes anerkannt hat. Das verkehrspolitische Interesse läßt sich nicht eindeutig in ein Interesse des Bundes und in ein sonstiges Interesse trennen.

Bei einem Flugplatz, der als Entlastungsflugplatz für einen Knotenflughafen dienen soll und auf dem Linienflugverbindungen durchgeführt werden sollen, kann die Vorhaltung der Flugsicherung den verkehrspolitischen Interessen dienen, ohne daß ein verkehrspolitisches Interesse des Bundes vorliegen muß. Ähnliches gilt für bestimmte mit besonderen Aufgaben versehene Regionalflugplätze.

6. **Artikel 1 Nr. 8** (§ 27d Abs. 2 Satz 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 8 sind in § 27d Abs. 2 Satz 1 die Worte „des Bundesministers für Verkehr" durch die Worte „der für die Flugsicherung zuständigen Stelle" zu ersetzen.

Begründung

Die sich aus der Erfüllung der Pflichten nach § 27d Abs. 2 ergebenden Selbstkosten werden den Flugplatzunternehmern von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle erstattet. Bereits aus dieser Kostenpflicht ergibt sich die Notwendigkeit, daß das Verlangen nach § 27d Abs. 2 von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle erfolgen muß („wer bestellt, muß auch bezahlen").

Die Zwischenschaltung des Bundesministers für Verkehr in die Konkretisierung der Pflichten der Flugplatzunternehmer bedeutet einen unvertretbaren bürokratischen Aufwand, der gerade mit der Neuordnung der Flugsicherung abgebaut werden soll. Der Bund hat die Möglichkeit, seine Gesellschafterstellung im Flugsicherungsunternehmen zu nutzen, um die Interessen des Bundes bei der Aufgabenwahrnehmung nach § 27d Abs. 2 zu wahren.

7. **Artikel 1 Nr. 8** (§ 27d Abs. 4 Satz 1 LuftVG)

Nach Auffassung des Bundesrates sollte in Artikel 1 Nr. 8 in § 27d Abs. 4 Satz 1 im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens das nach der Begründung Gewollte klargestellt werden, daß nämlich Flugsicherungsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im Falle der Ablehnung des Bedarfs nur dann vorgehalten werden können, wenn und soweit der Bundesminister für Verkehr einem entsprechenden Antrag stattgibt. In Betracht kommen könnte, die Worte „auf Antrag" durch die Worte „mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr" zu ersetzen.

8. **Artikel 1 Nr. 13** (§ 29c Abs. 1 Satz 3 LuftVG)

Artikel 1 Nr. 13 ist wie folgt zu fassen:

‚13. § 29c Abs. 1 Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

„Die Luftfahrtbehörden können sich bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben geeigneter Personen bedienen, die unter ihrer Aufsicht tätig sein müssen."'

Begründung

Die Luftfahrtbehörden sind für den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs umfassend zuständig. Neben der Durchsuchung der Fluggäste und des mitgeführten Gepäcks haben die Luftfahrtbehörden für eine Reihe anderer Aufgaben Personal einzusetzen. Zu nennen sind insbesondere die Bedienung der Simulationskammer, die Durchsuchung von Personen, Gegenständen und Fahrzeugen an Zugängen und Zufahrten zum Flughafengelände sowie die Sicherung der nicht allgemein zugänglichen und sicherheitsempfindlichen Flughafenbereiche, z. B. durch Streifendienste und Standposten. Im Gegensatz zu der Durchsuchung von Fluggästen und des mitgeführten Ge-

päcks ist für die Durchführung der vorgenannten Aufgaben derzeit eine Beleihungsmöglichkeit nicht ausdrücklich vorgesehen. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß eine gesetzlich eindeutig geregelte Beleihungsmöglichkeit auch für die Durchführung dieser Aufgaben unverzichtbar ist.

9. **Artikel 1 Nr. 14** (§ 29d LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 14 ist § 29d wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 sind die Worte „sicherheitsempfindlichen Bereichen" durch die Worte „nicht allgemein zugänglichen Bereichen" zu ersetzen.

b) In Absatz 2 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Die Luftfahrtbehörden führen die Überprüfung der Zuverlässigkeit dieser Personen, von Personal der Luftfahrtunternehmen, soweit dies aufgrund seiner Tätigkeit die Möglichkeit hat, die Sicherheit des Luftverkehrs zu beeinträchtigen, sowie der Personen, die nach § 29c Abs. 1 Satz 3 als Hilfsorgane eingesetzt werden sollen, durch."

c) In Absatz 2 Satz 3 sind nach dem Wort „Flugplatzunternehmer" die Worte „bzw. das nach § 20a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 verpflichtete Unternehmen" einzufügen.

Begründung

Die anhaltende Gefährdung der Sicherheit des Luftverkehrs erfordert, daß die erforderlichen und derzeit angeordneten Sicherheitsmaßnahmen der Luftfahrtbehörden weiterhin in vollem Umfang durchgeführt werden. Dies bedeutet auch, daß die hierfür bestehenden gesetzlichen Grundlagen nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Es muß sichergestellt werden, daß bisherige weitergehende Überprüfungsverfahren der Luftfahrtbehörden der Länder rechtlich nicht in Frage gestellt werden können.

Überprüfungsverfahren sind auch bei dem Personal der Luftfahrtunternehmen durchzuführen, das aufgrund seiner Tätigkeit die Möglichkeit hat, die Sicherheit des Luftverkehrs im Sinne von § 29c LuftVG zu beeinträchtigen.

Flugplatzunternehmer und Luftfahrtunternehmen haben an der Überprüfung des Personals mitzuwirken.

10. **Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa** (§ 30 Abs. 2 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa sind im ersten in § 30 Abs. 2 nach Satz 1 einzufügenden Satz die Worte „die militärische Flugsicherung sowie" zu streichen.

Als Folge sind in Artikel 1 Nr. 18 in § 31b Abs. 1 Satz 1 die Worte „, soweit sie nicht von der Bundeswehr und den stationierten Truppen wahrgenommen werden" zu streichen.

Begründung

Das „Münchner Modell" der Flugsicherung ist einem dualen zivil-/militärischen Flugsicherungssystem fachlich weit überlegen. Im Hinblick auf die bestehenden Engpässe im Luftraum ist eine einheitliche Organisationsform für die flächendeckende überregionale Flugsicherung erforderlich.

11. **Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb** (§ 30 Abs. 2 Satz 5 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in § 30 Abs. 2 Satz 5 die Worte „und 31b" zu streichen.

Begründung

Notwendige Berichtigung.

12. **Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe b** (§ 30 Abs. 3 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 16 ist Buchstabe b wie folgt zu fassen:

,b. Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte „nach Anhörung der" durch die Worte „im Benehmen mit den" ersetzt.

bb) Satz 2 erster Halbsatz wird wie folgt gefaßt:

„Der Bundesminister der Verteidigung ... (wie Gesetzentwurf Nummer 16 Buchstabe b)."'

Begründung

Der Bundesrat hält es für erforderlich, die Mitwirkungsrechte der Länder bei der Anlegung oder wesentlichen Änderung militärischer Flugplätze zu stärken. Die Landesregierungen werden von der Bevölkerung zunehmend für militärische Fragen in die Pflicht genommen; daher müssen sie auch über entsprechende Mitwirkungsmöglichkeiten verfügen.

Es ist verfassungsrechtlich zulässig, eine Pflicht des Bundes zur Herstellung des „Benehmens" einzuführen. Die Mitwirkungsrechte werden hierdurch nur verfahrensrechtlich gestärkt. Diese „Benehmenspflicht" beinhaltet, daß die beabsichtigte Anlegung oder wesentliche Änderung militärischer Flugplätze zunächst mit der Landesregierung eingehend zu erörtern sind, deren Auffassung vom Bund ernsthaft erwogen werden muß und schließlich beide Seiten mit dem festen Willen zur Einigung verhandeln. Die Entscheidungs-

befugnis bleibt letztlich beim Bund. Deshalb ist eine solche Mitwirkungsmöglichkeit mit dem Grundgesetz vereinbar.

13. **Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb_1** (§ 31 Abs. 2 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe b ist nach Doppelbuchstabe bb folgender Doppelbuchstabe bb_1 einzufügen:

,bb_1) In Nummer 13 werden nach der Klammer „(§ 25)" die Worte „ausgenommen die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen für nicht motorisierte Luftsportgeräte" eingefügt.'

Begründung

Folgeänderung zur Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr, die Zuständigkeit zur Erteilung von Außenstart- und Außenlandeerlaubnissen auf juristische Personen des privaten Rechts übertragen zu können (§ 31c).

Als Folge ist in Artikel 1 Nr. 18 in § 31c nach Nummer 3 folgende Nummer 3a einzufügen:

„3a. Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25) für nicht motorisierte Luftsportgeräte,".

Begründung

Die bisherige Ermächtigung sieht bereits vor, daß die Aufsicht auf die Beliehenen übertragen wird. Die Übertragung der Zuständigkeit für nicht motorisierte Luftsportgeräte bedeutet eine erhebliche Verwaltungsvereinfachung bei den Luftfahrtbehörden.

14. **Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd** (§ 31 Abs. 2 Nr. 18 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 17 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd ist § 31 Abs. 2 Nr. 18 wie folgt zu fassen:

„18. die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht der Bundesminister für Verkehr aufgrund gesetzlicher Regelung selbst, das Luftfahrt-Bundesamt oder die für die Flugplankoordinierung, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen im Rahmen ihre Aufgaben ausüben."

Begründung

Durch ein Versehen ist in dem Gesetzentwurf der Bundesregierung das Luftfahrt-Bundesamt nicht aufgeführt worden.

15. **Artikel 1 Nr. 18** (§ 31b Abs. 3 und 4 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 18 sind in § 31b die Absätze 3 und 4 zu streichen.

Begründung

Die in § 31b Abs. 3 und 4 vorgesehene Freistellung bestimmter Grundstücksgeschäfte von den Formvorschriften der §§ 313 und 925 BGB hat eine erhebliche grundsätzliche Bedeutung und begegnet schwerwiegenden Bedenken. Im Falle einer Verabschiedung der Vorschrift ist zu befürchten, daß bei künftigen Gelegenheiten entsprechende Regelungen verlangt werden. Diese Bestrebungen könnten letztlich dahin gehen, die öffentliche Hand, soweit nicht Private beteiligt sind, gänzlich von den Erfordernissen der §§ 313 und 925 BGB freizustellen.

Einer solchen Entwicklung muß von Anfang an vorgebeugt werden, weil auch Verträge der öffentlichen Hand — schon aus Gründen der Beweissicherung — den allgemeinen Anforderungen an notariell beurkundete Verträge entsprechen müssen. Das aber wäre ohne die notarielle Beurkundung nicht gewährleistet.

Die Zahl der vom Entwurf betroffenen Grundstücke ist nicht so groß, daß sie eine gesetzliche Sonderregelung rechtfertigen könnte.

Soweit in bestehenden gesetzlichen Bestimmungen bei Straßen, Eisenbahnen und Wasserstraßen ein Eigentumsübergang kraft Gesetzes, also ebenfalls ohne notarielle Beurkundung, vorgesehen ist (vgl. die Zusammenstellung bei Horber/Demharter, Grundbuchordnung, 18. Auflage, Anm. 8c zu § 22), handelt es sich nicht nur um eine andere rechtliche Gestaltung, sondern auch um völlig anders gelagerte Vorgänge.

16. **Artikel 1 Nr. 18** (§ 31c Nr. 4 LuftVG)

Der Bundesrat bittet zu prüfen, ob in § 31c die Regelung in Nummer 4 auch unter Berücksichtigung der Grundsätze des allgemeinen Verwaltungsrechts notwendig ist.

Begründung

Nach den Grundsätzen des allgemeinen Verwaltungsrechts erfaßt die Befugnis zum Erlaß eines Verwaltungsakts auch die entsprechenden Beseitigungshandlungen; ebenso erstreckt sich die Ermächtigung zum Erlaß einer Verordnung über den Erlaß von Verwaltungsakten auch auf die Regelung entsprechender Beseitigungshandlungen. Da der beliehene Unternehmer bei allen seinen Maßnahmen Verwaltungsbehörde i. S. des allgemeinen Verwaltungsrechts (vgl. § 1 Abs. 4 VwVfG) ist, dürften keine ernsthaften Zweifel bestehen, daß auch im Hinblick auf seine Handlungen die Befugnis nach Nummern 1 bis 3 zu Regelungen über den Erlaß von Verwaltungsakten die

Befugnis zur Regelung entsprechender Beseitigungshandlungen miterfaßt. Wollte man das Selbstverständliche dennoch regeln, könnte das in anderen Rechtsbereichen im Wege eines Gegenschlusses zu der nicht gewollten Auslegung führen, mangels einer gesonderten Regelung von Rücknahme und Widerruf seien diese Maßnahmen unzulässig.

17. **Artikel 1 Nr. 18** (§ 31 d Abs. 3 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 18 sind in § 31 d Abs. 3 nach den Worten „wenden das" die Worte „Verwaltungsverfahrensgesetz, das" einzufügen.

Begründung

Notwendige Klarstellung, daß die Beauftragten auch das Verwaltungsverfahrensgesetz anwenden.

18. **Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc** (§ 32 Abs. 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc sind in § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 im letzten anzufügenden Satz nach dem Wort „Fluggäste" die Worte „sowie über Art und Umfang der beförderten Gegenstände" einzufügen.

Begründung

Für die Überprüfung von Gegenständen u. a. in Simulationskammern entstehen den Luftfahrtbehörden Kosten. Auch hierfür sollte für den Fall einer Kostenerhebung eine Auskunftspflicht des Kostenschuldners vorgesehen werden.

19. **Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe c** (§ 32 Abs. 3 LuftVG)

Es erscheint gesetzestechnisch unbefriedigend, daß in Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe c, der nach seinem einleitenden Satzteil nur eine Neufassung des § 32 Abs. 3 vorsieht, zugleich eine Regelung getroffen werden soll, wonach in der neu gefaßten Bestimmung mit Wirkung ab 1. Januar 1993 die Worte „und die Bundesanstalt für Flugsicherung" gestrichen werden. Der Bundesrat bittet um Prüfung, ob die in Artikel 1 Nr. 19 Buchstabe c Ziffer 2 vorgesehene Regelung nicht in eine Übergangsvorschrift eingestellt werden kann.

20. **Artikel 1 Nr. 20** (§ 63 Nr. 1 LuftVG)

In Artikel 1 Nr. 20 ist in § 63 Nr. 1 das Wort „und" durch das Wort „sind" zu ersetzen.

Begründung

Beseitigung eines Redaktionsversehens.

21. **Artikel 2 Nr. 2**

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob Artikel 2 Nr. 2 wie folgt gefaßt werden kann:

„2. Die bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes von der Bundesanstalt für Flugsicherung und dem Luftfahrt-Bundesamt auf der Grundlage des § 32 Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes ohne Zustimmung des Bundesrates erlassenen Rechtsverordnungen werden rückwirkend auf den Tag ihres jeweiligen Inkrafttretens in Kraft gesetzt. Diese Rechtsverordnungen können aufgrund der einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden."

Begründung

Durch Artikel 2 Nr. 2 in der Entwurfsfassung kann das Ziel einer Heilung der in der Vergangenheit ohne Zustimmung des Bundesrates erlassenen Rechtsverordnungen nicht erreicht werden. Soweit diese Verordnungen der Zustimmung des Bundesrates bedurften, sind sie nichtig und müssen neu erlassen werden. Ein Neuerlaß kann aber u. U. auch vom Gesetzgeber selbst und mit rückwirkender Kraft vorgenommen werden.

22. **Artikel 6** (§ 1 Abs. 2)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren für eine Präzisierung der Verweisungen in Artikel 6 § 1 Abs. 2 Sorge zu tragen. Aus der Vorschrift muß eindeutig erkennbar sein, welche Rechtsnormen im Wege der Verweisung für anwendbar erklärt werden. Die Verordnung zur vorläufigen Regelung von Erschwerniszulagen in besonderen Fällen sowie die Richtlinien des BMV für die Gewährung einer Aufwandsentschädigung für Betriebspersonal der Bundesanstalt für Flugsicherung sind mit Datum und Fundstelle zu zitieren. Die „entsprechenden tarifrechtlichen Regelungen" sind im Gesetz so eindeutig zu bezeichnen, daß zweifelsfrei feststeht, welche Regelungen durch die Vorschrift für anwendbar erklärt werden.

23. **Artikel 6** (§ 2 Abs. 5)

In Artikel 6 ist in § 2 der Absatz 5 wie folgt zu fassen:

„(5) In den Fällen des § 85 Abs. 1 des Beamtenversorgungsgesetzes beträgt die Erhöhung bei

Eintritt in den Ruhestand mit Vollendung des 53. Lebensjahres fünf vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge und vermindert sich bei späterem Eintritt in den Ruhestand mit jedem weiteren vollendeten Lebensjahr um eins vom Hundert der ruhegehaltfähigen Dienstbezüge; ein sich hiernach jeweils ergebender höherer Hundertsatz des Ruhegehaltes bleibt beim späteren Eintritt in den Ruhestand gewahrt. Absatz 3 Sätze 3 und 4 findet insoweit keine Anwendung."

Begründung

Klarstellung des Gewollten.

24. **Artikel 9 Abs. 2**

Artikel 9 Abs. 2 ist wie folgt zu fassen:

„(2) Die nachstehenden Vorschriften treten am 1. Januar 1993 in Kraft:

1. Artikel 1:

   In Nummer 2 § 1 Abs. 1, Nummer 3 (§ 4 Abs. 5), Nummer 4 Buchstabe a (§ 5 Abs. 1 Satz 1), Nummer 5 (§ 9 Abs. 1 Satz 3), Nummer 6 (§ 12 Abs. 2 Satz 3, § 16a Abs. 1, § 18a Abs. 1 und 2), in Nummer 8 §§ 27c und 27d, Nummer 11 (§ 29a Satz 3), Nummer 16 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 30 Abs. 2 Satz 5), Nummer 17 Buchstabe a (§ 31 Abs. 1 Satz 3), in Nummer 17 Buchstabe c Satz 1 (§ 31 Abs. 3), Nummer 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4), in Nummer 19 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Satz 1 (§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 Satz 1), in Nummer 20 § 63 Nr. 2 bezüglich der Beauftragung nach § 31b.

2. Artikel 3 bis 7."

Begründung

Redaktionelle Berichtigung.



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333